ANNO XXXIII - N. 2 COPIE 180.000 FEBBRAIO 1927

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

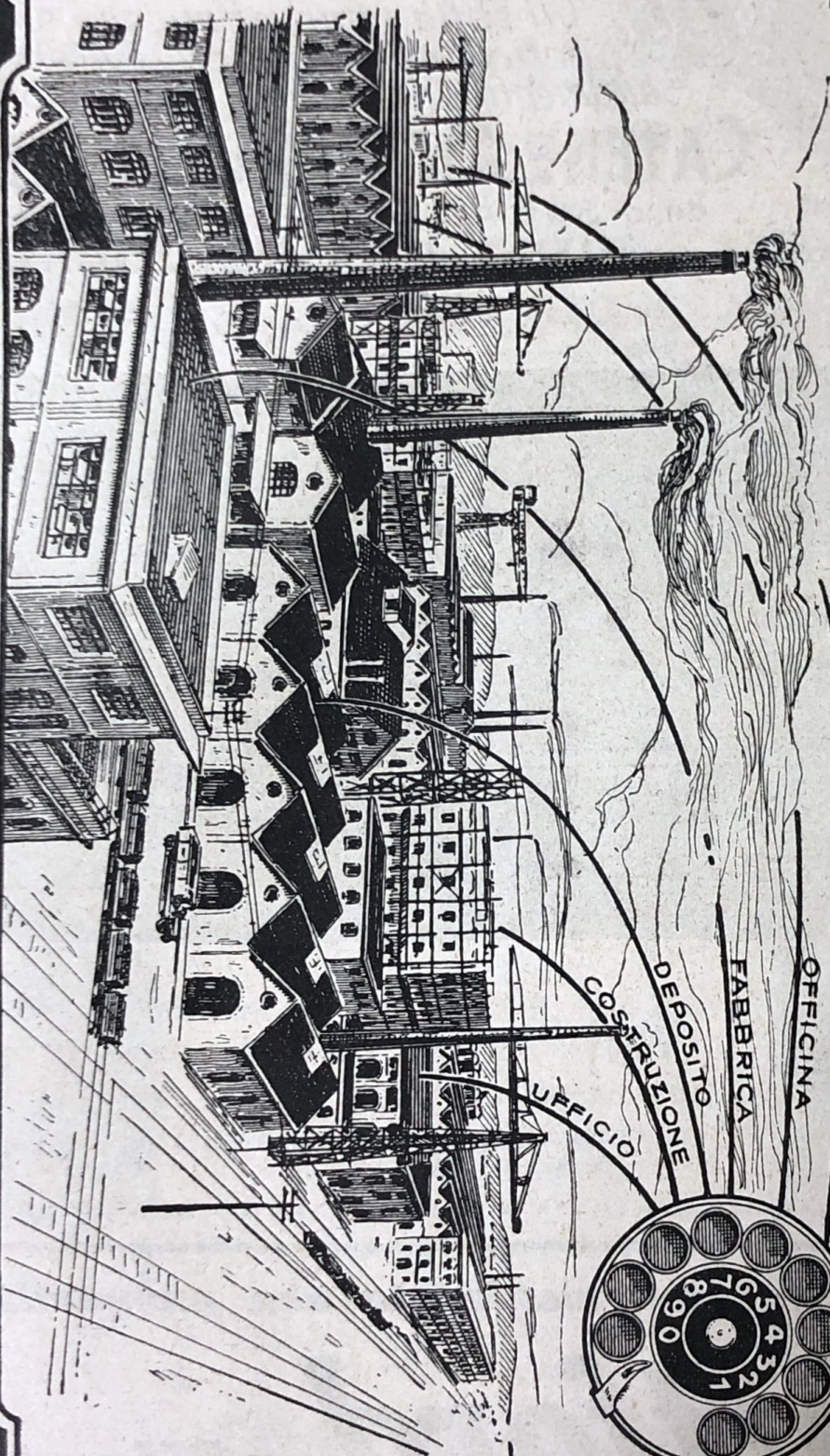
LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

una scatola di cioccolatini
Perugina
è il regalo più gradito

S M

Ogni
Società
Sportiva,
ogni
Associazione
Ginnastica,
i Clubs Alpini,
TUTTI devono possedere
LA CAMERA
PATHÉ-BABY
per ritrarre con facilità e
perfezione fotografie
vive dei loro cimenti
e delle loro
vittorie.
Rivivere questi avvenimenti significa
studiarli in ogni dettaglio per ben
prepararsi a nuove vittorie.
La Camera PATHÉ-BABY è perfetta
e perfeziona, è semplice, solida e non
costa più di un modesto apparecchio
fotografico.
PREZZO L. 650
DALMONTE
ACME
MILANO

ROMA
Soc. Ericsson ITALIANA
GENOVA
NAPOLI
ABITAZIONE
OFFICINA
FABBRICA
DEPOSITO
COSTRUZIONE
UFFICIO
ELIMINATE ogni vostra incertezza nella scelta di un impianto telefonico
il materiale " Ericsson „ Vi rende il 100 %

S. A. R. IL DUCA D'AOSTA SI RECA CON LA VETTURA ITALA 61 ALLE CERIMONIE DELLA CONSEGNA DEL BASTONE DI MARESCIALLO D'ITALIA OFFERTOGLI DALLA CITTÀ DI TORINO *(4 novembre 1926)*

Da oggi non richiedete che ammortizzatori

Hartford

Silentbloc

La novità più interessante del 1927.

S. I. A. T. A. — VIA FOSCOLO, 12 — TORINO

ARTISTI SOMMI
RIPRODUZIONE PERFETTA

INCISIONE ELETTRICA
FRUSCIO NULLO

IL "NUOVO GRAMMOFONO"

"LA VOCE DEL PADRONE"

Modello Portatile L. 1200.

È un nuovo strumento; nuovo come concezione, nuovo come costruzione interna, nuovo come rendimento musicale. Riproduce tutti i suoni di cinque ottave e mezza invece di tre, le note basse sono messe in giusto rapporto fra di loro. Il volume dei suoni è aumentato. La dizione è chiara e naturale. Nulla in comune con le volgari contraffazioni spacciate a prezzi vili.

Mod. 111.
Quercia scura L. 2200.
Mogano . . . . L. 2400.

Mod. 103.
Quercia scura L. 1300.
Quercia chiara L. 1350.
Mogano . . . L. 1400.

Mod. 126.
Quercia scura L. 2500.
Mogano . . . . L. 2700.

--

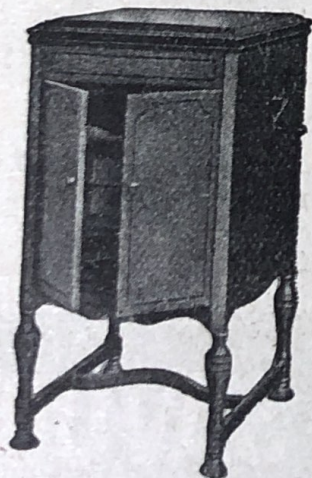
40 MODELLI

A STIPO O A MOBILE DI DISEGNI E LEGNI ASSORTITI DA

L. 700 A L. 10 000

--

GRATIS CATALOGHI

--

Mod. 156.
Quercia . . . L. 3300.
Mogano . . . L. 3600.

Mod. 511.
Quercia . . . L. 6500.
Mogano . . . L. 7200.

In vendita in tutto il Regno e Colonie presso i migliori Negozianti di macchine parlanti e presso la

SOCIETÀ NAZIONALE DEL "GRAMMOFONO"

MILANO — Galleria Vittorio Emanuele, 39 (lato Tommaso Grossi).
ROMA — Via del Tritone, 89 (negozio esclusivo per Roma).
TORINO — Via Pietro Micca, 1.

Nougatine
caramella
croccante
zucchero con nocciole e
mandorle rivestite di
cioccolato squisito
UNICA

ANNO XXXIII — Sommario del Fascicolo di Febbraio — N. 2

Abbonamento per il 1927: L. 20,40 (Estero L. 36,40).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).
Delegati dal Consiglio alla Direzione della Rivista: Prof. Giovanni Bognetti, Avv. Doro Rosetti — Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca.

Anno XXXIII - N. 2 | Febbraio 1927

19 GENNAIO

È trascorso un anno dal giorno in cui abbiamo perduto Luigi Vittorio Bertarelli.

A questo richiamo ci sembra di veder molte mani che si tendono verso le nostre, che le stringono con piena comunanza di dolore, infinite voci che ci fanno eco nelle parole di accorato rimpianto. E si rinnova in noi il senso di angoscia come in quel giorno in cui, avendoLo ancor qui fra noi, sereno e operoso, ci si affacciò il dubbio che il destino L'avesse colpito a morte: e il dubbio non durò nemmeno il corso d'una settimana, per lasciar luogo alla tragica ineluttabile e che pure ci parve incredibile certezza.

Eppure Egli è, in certo modo, sempre presente fra noi, sempre vigile, sempre operante nel Touring. Tutto quello su cui la nostra attività si esercita trova segnata da Lui la traccia; ogni apprezzamento sull'opera del Touring fa riferimento a Lui; ogni iniziativa è pervasa dalla Sua volontà; ogni direttiva prende da Lui l'ispirazione: da Lui ci vengono il consiglio e l'esempio. Troppo egli mise di se stesso in questa Istituzione, perchè la Sua, più che una partenza senza ritorno, non sembri qui che una lunga assenza, in capo alla quale Egli verrà a chiederci conto della grande tradizione che ci aveva lasciato: quella tradizione di cui noi ci sforziamo, con tutta l'anima nostra, di serbar la purezza e di moltiplicare i benefici.

***

Quando queste pagine giungeranno ai lettori delle *Vie d'Italia,* fra cui sono a migliaia e migliaia i vecchi amici e a centinaia di migliaia i riconoscenti ammiratori del nostro compianto Presidente, due voti, formulati nei primi giorni della Sua scomparsa avranno avuto il loro compimento. Nell'atrio del Touring sorgerà il monumento a Luigi Vittorio Bertarelli; e sarà uscito alla luce il volume dei suoi scritti. Degne forme di onoranza che si completano a vicenda.

Il monumento è mirabile lavoro dello scultore Giannino Castiglioni, la cui fama è raccomandata non soltanto alle numerose opere che adornano pubbliche piazze e privati edifici delle nostre città, ma ha largo consenso

al di là dell'Oceano, dove egli concorse all'ornamento di superbi palazzi, opera della genialità artistica italiana. Il Castiglioni ha ritratto L. V. Bertarelli quasi nell'atteggiamento di chi parli a una folla (e quale folla egli ebbe di ascoltatori!). Il corpo eretto, di grandezza alquanto superiore al naturale, si appoggia a una semplice balaustra, su cui è drappeggiata la bandiera nazionale: e una mano posa su di essa, mentre l'altra stringe un libro, simbolo di quei tanti che uscirono dalla sua penna, a illustrare e far amare l'Italia. Nello sguardo sereno e nell'energica espressione sono racchiuse le due qualità in lui così eminenti: la fede nei destini d'Italia, la volontà di concorrere alla sua grandezza. La felice composizione, di bronzo, è sostenuta da un ricco piedestallo, di verde delle Alpi, su cui stanno incise le parole colle quali ancora una volta Giovanni Bertacchi ha espresso in felice sintesi l'opera del grande Maestro:

LUIGI VITTORIO BERTARELLI
CON FEDE TRENT'ANNI VISSUTA
AL TOURING CLUB ITALIANO
DIEDE SUI PATRI SODALIZI
PRIMATO DI CONSENSI E DI OPERE
QUI STA LA MEMORE EFFIGIE
L'ANIMA DOVUNQUE È ITALIA

(Fot. F.lli Wehrli, Kilchberg [Zurigo])

LA CASCATA DELLA TOCE

(Saggio delle illustraz. del vol.: «L'Italia e il Touring negli scritti di L. V. Bertarelli»).

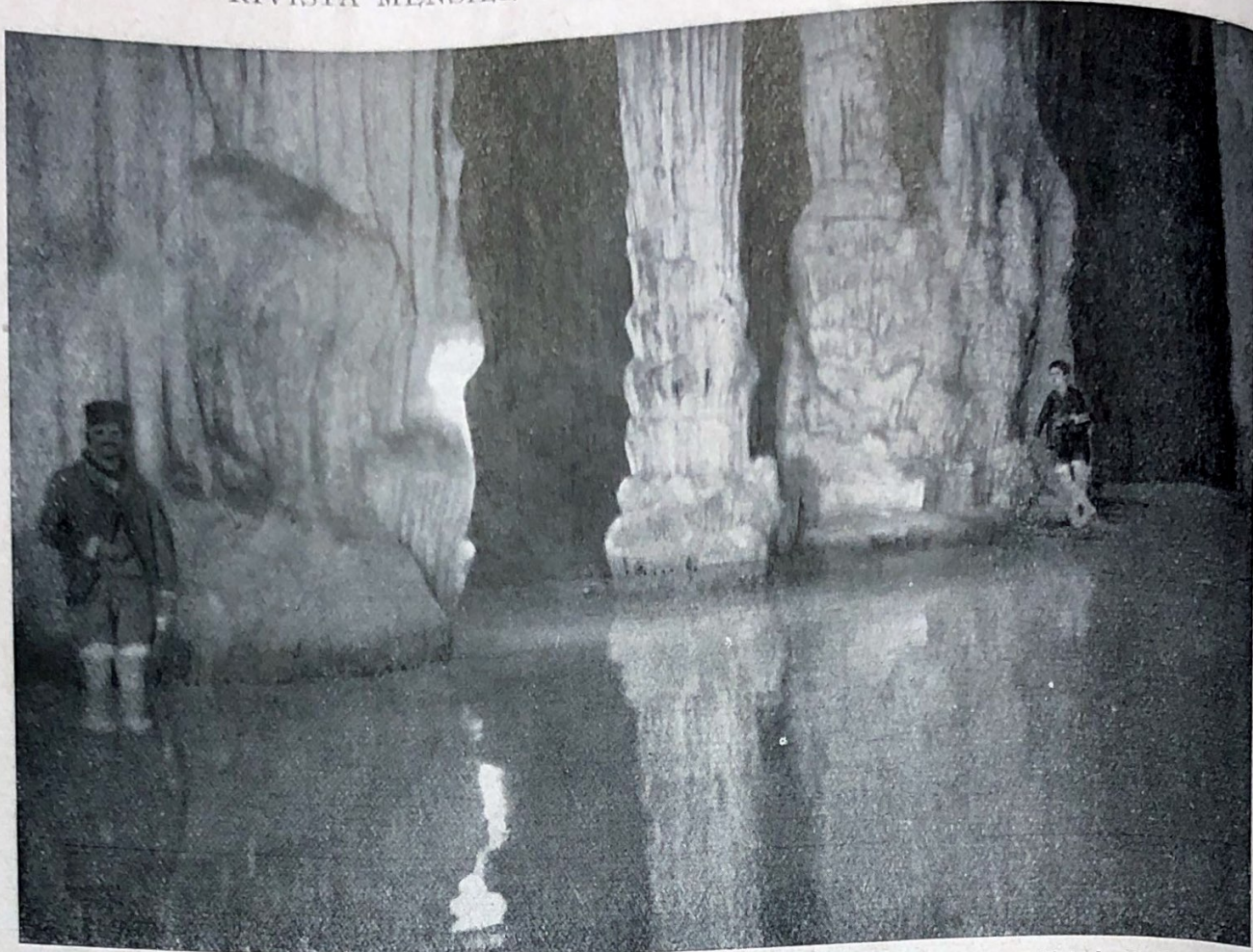
Oh! non si poteva dir meglio: *l'anima dovunque è Italia*. Perchè Egli tutta la comprendeva l'Italia nostra nel suo operoso amore e la sua gioia suprema era di sentire che in ogni parte di essa, non pur intesa nei naturali confini, ma raggiunta nelle più lontane propaggini, nuove scintille di amore all'antica gloriosa Patria si erano accese per virtù della sua dedizione al nobilissimo fra gli apostolati civili.

Ma era pur detto che il monumento più degno fosse riservato a Lui di erigerselo. E tale è il volume, che porta il titolo: *L'Italia e il Touring — negli scritti — di L. V. Bertarelli* - pag. XVI-504 con 200 illustrazioni, e una prefazione di Federico Johnson. Quante volte era stato deplorato, mentre Egli era ancora fra noi, che tante pagine, ricche di vita, potenti di espressione, d'insuperabile efficacia

(fot. L. V. Bertarelli)

STROMBOLICCHIO - UNO STRANO SCOGLIO DI BASALTO STRAPIOMBANTE NEL MARE.
(Saggio delle illustraz. del vol.: « L'Italia e il Touring negli scritti di L. V. Bertarelli »).

descrittiva, tante pagine che illustravano pittoricamente e psicologicamente genti e paesi d'Italia rimanessero disperse in pubblicazioni periodiche, soprattutto in quelle del Touring, che, se hanno grande diffusione, sono però fatalmente destinate a vita effimera! Quante volte lo avevamo pregato di consentirci che fossero raccolte e ordinate a formar un libro che segnasse i tratti più caratteristici del volto e dell'anima del nostro Paese! Egli non lo volle, certo per modestia, fors'anche perchè intendeva che questo compito fosse riservato a chi gli sopravvivesse. E il compito fu così immediatamente inteso, che pochi giorni dopo la sua morte, un amico affezionatissimo, il senatore Teresio Borsalino, ci scriveva una nobile lettera, che i lettori delle *Vie d'Italia* non avranno dimenticata, auspicando la pubblicazione, la quale « sarebbe di grande incitamento agli Italiani ad amare la Patria, e di nobilissimo esempio del come la si deve servire per renderla sempre più grande ». E, per facilitare il compimento dell'opera, donava la somma di cinquanta mila lire. Rivolgiamo ancora un pensiero di riconoscenza al generoso Amico; ma sentiamo di non diminuire la portata del suo fraterno omaggio dicendo che esso non ha se non preceduto e favorito quella che sarebbe stata indubbiamente la risoluzione del Consiglio del Touring: perchè veramente in questa pubblicazione doveva consistere il più alto tributo d'onore che per noi si potesse rendere all'opera trentennale di chi aveva fatto grande il Touring Club Italiano.

Noi l'abbiamo curata, questa pubblicazione, con amore filiale. Facile a primo aspetto, richiese nel corso dell'esecuzione soluzioni e discernimenti non sempre agevoli. La materia era vastissima; già altre volte furono ricordate la fecondità e la spontaneità del Bertarelli scrittore. Esse si erano esercitate dapprima in pubblicazioni non facili da rintracciarsi: poi quasi esclusivamente in quelle del Touring. Una parte, non grande, aveva carattere caduco, occasionale: altra si prestava ad essere citata per stralci: bisognava

(fot. L. V. Bertarelli)

IL LAGHETTO NELLA GROTTA DI NETTUNO PRESSO ALGHERO
(Saggio delle illustrazioni che adornano il volume: « L'Italia e il Touring negli scritti di L. V. Bertarelli »).

darle un ordinamento razionale. A tutto questo si riuscì con pazienti studî, in modo da mantener vivo in tutte le cinquecento pagine di testo, l'interessamento del lettore: e quando l'opera fu compiuta, essa ci apparve davvero come uno dei libri più organici non ostante la sua varietà, e anche uno dei più fondamentali per la conoscenza del nostro Paese, fondamentalissimo poi per la conoscenza di quella vasta opera che il Touring ha compiuto, soprattutto per merito del Bertarelli. La sua personalità ne esce fuori balzante, viva, chè Egli non era di quegli scrittori che si nascondono dietro una impassibilità oggettiva, e i lettori hanno, insieme con un tesoro di notizie e d'impressioni, l'ideale contatto con un'anima, una grande anima d'italiano. Noi ci auguriamo, ancor più che per la memoria del suo Autore, per il bene del nostro Paese, che questo libro vada nelle mani della generosa gioventù a cui è confidato l'avvenire dell'Italia e che essa vi scorga come le ardenti aspirazioni che infiammano gli animi loro possano essere indirizzate a un'opera quotidiana, tenace di costruzione ideale e pratica.

La prefazione del libro, la sua presentazione è opera di Federico Johnson. Così il Presidente del Touring propose al Consiglio e il Consiglio plaudì e Johnson accettò di fare. Nessuno meglio di lui impersona oggi l'intera tradizione del Touring: egli che ne fu per tanti anni il Direttore Generale e preparò, anche in grazia delle grandi simpatie personali e dell'autorità di cui godeva, la solida base su cui fu poi possibile al Bertarelli di costruire la grande opera. E si aggiunga l'amicizia che lo stringeva al suo più eminente collaboratore, la devozione, la gratitudine che il Bertarelli gli dimostrò in mille occasioni. Era Johnson che presentava Bertarelli in quegli epici Convegni, quando i Soci del Touring erano in numero ben grande ma tale da poter consentire delle adunate generali: è ancora Johnson che si rivolge agli affezionati superstiti della vecchia schiera, e a tutti quelli che vennero poi sotto il vessillo da lui lungamente e gloriosamente sostenuto, e addita, a grande onore, l'opera dell'indimenticabile Amico. Certo le sue pagine, dove si fondono, come lo era stato nella realtà, la vita del Touring e la vita del Ber-

(fot. V. Aragozzini, Milano)

BOZZETTO DELLA STATUA PER IL MONUMENTO A L. V. BERTARELLI

(Scultore G. Castiglioni)

(fot. A. Flecchia, Milano)

COSTUMI DI SPEZZANO ALBANESE
(Saggio delle illustraz. del vol.: «L'Italia e il Touring negli scritti di L. V. Bertarelli»).

tarelli e che sono animate da vivaci ricordi personali, costituiscono la più adatta preparazione, il più degno proemio dell'opera insigne.

***

Abbiamo detto che i due tributi d'onore, il monumento e il libro, si completano a vicenda. L'uno resta qui, nella sede del Touring, quasi a impersonarne la mirabile ascensione e, Dio lo voglia, testimonio di nuove e sempre più grandi fortune del Sodalizio: l'altro si diffonde tra i memori lontani e prolunga nel tempo il ricordo e il beneficio. Avremmo voluto, se ci fosse stato possibile, che tutti i Soci del Touring lo ricevessero in dono. Mancò la possibilità economica: ciò che una volta si faceva con notevoli, ma non irragionevoli sforzi, oggi è vietato dal più elementare ragionamento, a base di cifre. La distribuzione gratuita del libro assorbirebbe le rendite di un intero anno: basti dir questo a dimostrarne l'impossibilità. Mettiamo tutto il nostro buon volere, anche per assecondare i munifici intenti del senatore Borsalino, a renderne agevole l'acquisto anche alle borse più modeste, limitandone il prezzo al disotto del costo, che ognuno, il quale abbia pratica di pubblicazioni, può da se stesso valutare. Ma soprattutto ci sembra di corrispondere al comune desiderio, **destinando il provento della vendita a coprire le spese per il monumento.** Così esso acquisterà un valore e una significazione di tanto maggiore: non sarà solo l'interpretazione della riconoscenza dei Soci per opera dei Dirigenti del Touring, ma diventerà la manifestazione collettiva del sentimento nazionale; e una volta di più si potrà ripetere che ogni attribuzione di gloria che circondi la memoria di L. V. Bertarelli ha la sua radice in Lui stesso, e ogni forma di onore prende dall'opera Sua il germe e l'alimento. Alieno com'Egli era da ogni sterile dispersione di energie, il Suo grande spirito ci pare debba compiacersi di sapere che questo bronzo non è muto, ma che in esso si confondono le voci amiche di quelli che lo conobbero nella sua vita di ardore creativo e di quelli che lo conosceranno nelle sue opere perennemente ispiratrici di italiche virtù.

G. BOGNETTI.

Indice del volume:

Prezzo del volume L. 20, più L. 4 per spedizione raccomandata in Italia e Colonie, L. 8 all'Estero.

TRIPOLITANIA ITALIANA

Qual'è l'avvenire coloniale dell'Italia? Se noi guardiamo alla sua popolazione sempre crescente, sempre più esuberante rispetto alla capacità nutritiva del paese, alle difficoltà sempre maggiori che si oppongono alla sua emigrazione in quei paesi che essa ha fecondato con tanto nobile lavoro, dovremo concludere colla necessità che questo orizzonte si apra sempre più ampio nelle previsioni del futuro. Riesce dunque di somma importanza la dimostrazione che l'Italia non solo ha le ragioni impellenti e le condizioni demografiche per un'espansione coloniale, ma che essa ha sorpassato lo stadio di esperienza comune a tutti i popoli colonizzatori e possiede uomini, come Giuseppe Volpi, capaci di incivilire e di governare con vantaggio, non solo della metropoli ma dell'economia generale del mondo, le terre che ancora attendono di essere messe in valore. - I lettori de Le Vie d'Italia *troveranno in questo articolo una documentazione dell'asserto.*

Quando si parla dell'India inglese, del Congo belga, dell'Algeria francese, non si indica soltanto la nazione europea a cui l'una o l'altra terra esotica appartiene, ma se ne segnala e se ne consacra a un tempo l'effettivo dominio, la potestà colonizzatrice, l'autorità consolidata, la sovranità reale che afferma lontano e profondo il prestigio del nome e della bandiera. È quanto si può e si deve sottintendere oggi se si parla di Libia, e particolarmente di Tripolitania italiana. Non più un'attribuzione astratta o una definizione verbale, nè una locuzione geografica o una formula retorica. Oggi l'Italia possiede veramente e governa la Tripolitania; il nome italiano, l'opera italiana hanno suono e valore nella colonia restaurata, nella terra rimessa in vita, nel paese che rifiorisce. La Tripolitania italiana ha forma e corpo, è un'entità concreta e una forza tangibile. Sulla proda mediterranea la bandiera d'Italia richiama con maestà legittima le aquile di Roma.

***

Come è triste, nella miseria, il ricordo del tempo felice, così è dolce al cuore, quando splende il sereno, ripensare alla superata tempesta, volgersi indietro a riguardare sul tribolato cammino e dire con qualche orgoglio: siam passati di là. È allora che più si apprezza e si gusta la letizia del presente, fatta più degna dalla sofferenza patita.

L'Italia è scesa in Libia nel 1911. Quindici anni sono poca cosa nella storia d'un popolo, nell'esistenza d'una colonia; ma se sono i primi, come nel caso nostro, essi rappresentano pur sempre, al pari dell'infanzia negl'individui, il periodo fatale e necessario delle illusioni e degli errori, il tirocinio utile degli esperimenti e delle prove.

Chi scrive, ha vissuto per tre anni l'aspro travaglio iniziale di questa nostra colonia d'Africa, seguendone e osservandone giorno per giorno le alterne vicende, partecipando con cordiale sentimento d'italiano alle sue fortune e alle sue disavventure, notando i progressi e le remore, i meriti e i demeriti dei governi centrali metropolitani e dei governi locali, spesso l'un l'altro contrastanti per scarsezza e insipienza d'uomini e di metodi, per ottusità di menti e fralezza d'animi. Quante pagine dolorose si sarebbero potute risparmiare nella storia di quel triennio e, ahimè, degli altri che vennero poi!

Recriminare ormai non serve a nulla. Vale soltanto a fissare la fisionomia d'un periodo passato per trarre più vivo nel contrasto l'aspetto del presente. E allora il termine di confronto, il punto di partenza si può efficacemente stabilire in una data particolarmente memorabile nella storia italiana e, in tutt'altro senso, indimenticabile nella storia della Tripolitania: la data del 1915.

Fu l'anno dei disastri, l'anno delle catastrofi, l'anno della nemesi. Fu forse l'anno in cui fatalmente si raccolse ciò che si era seminato. La troppo estesa occupazione del territorio, senza il sussidio d'una efficace penetrazione politica, ci aveva costretti al ritiro dal remoto Fezzan, segno di debolezza (purtroppo inevitabile) le cui conseguenze non tardarono a manifestarsi. Io, che sin allora avevo tenuto il mio campo giornalistico in Cirenaica, dovetti trasferirmi in Tri-

politania, ove, a ritirata compiuta, la presenza d'un governatore militare, noto per la bellicosa energia, sembrava assicurare una lunga pace nei meno vasti confini della colonia.

In verità, se la fresca ferita acutamente doleva, essa poteva molcersi nel senso di serena quiete che pareva effondersi da tutto il paese puranco occupato e in modo più evidente dalla sua gaia capitale. Tripoli era già una graziosa cittadina rivierasca in cui appariva notevole lo sforzo dell'Italia civilizzatrice. L'ampio bacino naturale, ov'essa candida s'adagia fra l'ondosa distesa azzurra e il verde strascico dell'oasi, aveva ricevuto il presidio portuario d'una lunga e robusta diga di sopraflutto, con una comoda banchina per l'attracco delle navi e con una ben fornita stazione marittima per l'opportuna vigilanza igienica. Una bella stazione ferroviaria serviva tre linee — per Tagiura, per Azizia, per Zavia, oltre al breve tronco di Ain Zara — in un complesso di 162 chilometri. Si era risolto il problema dell'alimentazione idrica ampliando il preesistente impianto di Bu Meliana e costruendo l'acquedotto dell'Hamidiè, capace di duemila metri cubi d'acqua al giorno, distribuiti per le case e nella città col tramite di condutture e fontanelle. Erano sorti caserme, edifici pubblici, alberghi e teatri, s'erano migliorate le strade, s'erano aperte scuole e chiese, s'erano istituiti ospedali, s'era creato un museo raccogliendovi mosaici preziosi, statue antiche dissepolte, reliquie funerarie. Insomma, s'era fatto del buon lavoro.

L'onesta volontà operosa aveva impresso i suoi segni in Tripoli e fuori di Tripoli. Vidi a Tagiura, in fondo all'oasi, l'edificio nuovissimo della residenza, così come, in fondo alla steppa, ad Azizia, ove all'ombra della collina strategica era fiorito un paesetto a modo, con la moschea restaurata, il mercato coperto, qualche caffè e qualche trattoria italiana. Fabbricati nuovi, caserme, uffici e case, vidi nella piccola leggiadra Homs, ove la piazza s'era ingentilita di verde e chiamava il popolo intorno al palco della musica. A Misurata, di là dai vecchi brulicanti quartieri arabi, trovai la cittadina italica, fresca e confortevole di edifici, tra i quali il palazzo del Comando signoreggiava una vasta piazza ridotta a giardino e fornita d'un superbo « liston » di veneto sapore.

Nè si era trascurata quella che reiterate commissioni di studio avevano unanimi riconosciuto essere il mezzo più idoneo, se non l'unico, per la possibile valorizzazione della colonia: l'agricoltura. Lotti grandi e medî di terreni per un complesso d'un migliaio d'ettari e piccoli lotti per altri seicento ettari, il laborioso Ufficio Agrario aveva distribuite a condizioni di favore, determinando il nascere d'una promettente cintura di poderetti, al margine dell'oasi, presso l'Istituto Agrario Sperimentale di Sidi Messri; e per suo conto aveva intrapreso qua e là coltivazioni e all'impianto di un uliveto stava procedendo vicino ai resti dell'antica Sabratha sul litorale di ponente.

UNA BELLA VEDUTA PA

Dalla minuscola oasi di Gurgi a quella di Gargarèse chiara sul mare e all'immensa oasi di Zanzùr dal nome colorito e dolce, via per le ombre brevi di El Saiàd, El Màia, Ghilìfa, Gargùsa e Truebia, sino all'ombra più densa dell'oasi di Zavia e, attraverso i ciuffi di Bu-Aissa, al più romantico mistero dell'oasi di Sòrman, e fuori di là il respiro delle praterie con le greggi pascolanti e verso Agilàt la distesa glabra della sebca, sin

presso le spiagge di Marsa Zuaga e di Zuara, la berbera fedelissima, che delizia il viaggiare tra le profumate selve, nelle solitudini romite, e, a tarda sera, sul cammino del ritorno, incrociare le bibliche carovane di pecore e di cammelli e ricambiare il saluto ai nomadi pastori!

Perchè in quel tempo essi salutavano ancora con qualche rispetto il *rumi*, e questo poteva ancora vagare in giro senza scorta e senza pericolo e spingersi lontano da Tripoli per un buon raggio in ogni senso, a curiosare, e uscire libero e solo da Homs per andare all'uadi Lebda e volgere il piede pesante sulle sabbie di Leptis Magna, quasi tutta sommersa nel gorgo della polvere millenaria, o inoltrarsi nello sterminato palmeto del Sahel e nella pace solenne di Sliten. Più innanzi, sui lidi d'oriente, già fermentava sorda la guerra e covava il fuoco sotto le ceneri non spente. A Bu Sceifa, il porto di Misurata, ci ammonivano due fortini e un giro di trincee, e il sospetto baluginante nell'oasi di Zarùgh — pur così ferace nell'aiuto assolutamente inconsueto dei concimi — si faceva più allarmante nella città guarnita di reticolati, di trincee, di fortini, di fucili e di cannoni. E odor di polvere spirava ancor più acuto a Sirte, tutta chiusa e in armi fra l'iroso mare e le trincee, col suo povero castello tramutato in fortezza. Fosco, livido, sinistro appariva il paesaggio e non so qual torbido presagio sembrava venire dalla grigia piana laggiù, dai minacciosi agguati di Gadurìa e di Casr-Bu-Hadi.

…RAMICA DI TRIPOLI.

Proprio di là s'accese sul finir d'aprile la scintilla della rivolta. Fu come l'infiammarsi repentino d'una miccia da lungo tempo predisposta, e purtroppo noi stessi le fornimmo l'esca con un'assurda anticipazione di fiducia che condusse il tradimento beduino in mezzo alle nostre file e provocò il tragico disastro. Ramadan Scetèui ne fu il vessillifero vittorioso, in combutta con nemici nostri di dentro e di fuori, e il dominio d'Italia ne andò travolto, giusto allora che cómpiti ben più impellenti ne reclamavano tutte le forze sui campi d'Europa, alle porte del paese. In Tripolitania l'incendio si diffuse rapido e indomabile e potei vederlo guizzare, con i suoi terribili bagliori, dai focolari di levante a quelli di ponente: un crepitar di roghi, un vampare di nembi vermigli, un folgorare di eroismi guerrieri. Tutta la colonia fu corsa da un brivido di angoscia. Sul litorale e sull'altopiano i presidî crollavano ad uno ad uno. Da Tripoli a Misda, da Sirte a Zuara, da Garian a Gadàmes, era la tremenda croce del sacrificio, e per poco il ciclone non ci sbalzò anche dalla malfida capitale.

Nel volgere di pochi giorni funesti la generosa fatica di tre anni precipitò in rovina.

⁂

Vicende coloniali, tante volte sofferte dalle nazioni colonizzatrici e non ignote neppure alla grande Roma. Forse è necessario discendere sino in fondo per meglio risalire; e noi così discendemmo nella desolata penombra. Ma il ritorno alla bella luce non avvenne con celere reazione. Mancò a lungo la spinta virile e trascorsero anni tristi d'ignavia; anche dopo la fine della guerra europea che poteva giustificare il ristagno di ogni altra impresa. Anzi, fu per l'appunto nel collasso succeduto allo sforzo titanico, fu nel cupo marasma del dopoguerra e proprio nella sua annata peggiore, il 1919, che maturò in Tripolitania, col patto di Challet

IL CASTELLO DI TRIPOLI PRESENTA, NEL SUO INTERNO, DELLE VISIONI DI PACE QUASI MONASTICA.

Zeitun, la dedizione più grave. Nella situazione di «quasi tollerati» a cui eravamo ridotti, confinati per grazia in riva al mare, circondati da falsi amici e da avversarî aperti, sospinti e ricattati dai demagoghi di casa nostra in comunella con i mestatori indigeni, si osò vociferare di statuti, di rappresentanze, di nazionalismo arabo, di parlamento e di autonomia. Forse mai come allora, tra i biechi sogghigni degli sceicchi tripolini e gli ambigui sorrisi dei senussiti cirenaici, l'Italia fu a un pelo dal completo tramonto del suo dominio sulla Libia.

Pur lontano e tra l'accidiosa indifferenza generale per le faccende libiche, io seguivo come meglio potevo il corso degli eventi, e nel succedersi dei governi e dei governatori, dei blandi conati di riscossa in armi e delle facili rinunzie, degli ottimismi troppo rosei e delle previsioni troppo nere, mi struggevo di veder così sciupare il sangue il danaro e il tempo e quasi disperavo del domani, quando finalmente mutarono le sorti e la fortuna riprese a splendere là «sulla quarta sponda», tenuta nel saldo pugno da un Uomo nuovo. Nuovo al timone della colonia, non estraneo alla sua storia; poichè egli aveva dato il suo contributo di sagacia e di conoscenza del mondo orientale per la conclusione della pace di Ouchy, che nell'ottobre del 1912 aveva virtualmente posto termine alla guerra italo-turca per la Libia. Esperto di commerci, politico d'istinto — come lo sono, per felice atavismo, i figli della Serenissima —, ma sopra tutto uomo d'azione, Giuseppe Volpi costituiva in sè l'esperimento ardito per l'arduo problema della colonia; e il suo buon successo, se illumina in pieno il suo alto merito, concede pur qualche riverbero di virtù preveggente e concomitante a chi lo scelse e lo assecondò, lo comprese e lo sostenne nella difficile lotta: in modo schietto, deciso, cordialissimo, particolarmente l'attuale Governo, a cui si deve la politica coloniale di dignità e di fermezza invano invocata nel passato e finalmente bandita con fiera voce e con spirito augusto dall'alma Roma e, in nome suo, da Bengàsi contro il senussismo, da Tripoli contro le consorterie palesemente o subdolamente ribelli.

L'ARCO QUADRIFRONTE DI MARCO AURELIO E LUCIO VERO, IN TRIPOLI, DOPO GLI AMOROSI RESTAURI ESEGUITI DAL GOVERNO ITALIANO.

S'erano contati dodici governatori della Tripolitania nei primi dodici anni: Giuseppe Volpi vi durò quattr'anni. Il Governo e la colonia avevano trovato «l'uomo»: specie tanto più rara e preziosa là dove all'uomo si guarda più che all'istituto che rappresenta, e l'uno s'identifica nell'altro componendo un'entità viva, visibile, tangibile, e guai se l'occhio non la scorge eretta, brillante in soglio, armata di equità e di forza, sicura del suo vasto potere e pronta ad usarne sempre, con tutti e per ogni verso. «Giusto e crudele» fu definito il Volpi da qualcuno che ne saggiò il regime e volle compendiarne l'espressione in due termini opposti, in due estremi che all'apparenza riluttano e pur si fondono e si saldano in limpida armonia. Inesorabile con i traditori e gli avversarî pervicaci, clemente con quelli che sinceramente si sottomettevano: pronto a concedere a questi il perdono e a decretare per quelli la forca: equo e sollecito e inflessibile distributore del bene e del male, secondo il male o il bene che riceveva; del castigo o della grazia, secondo il merito o la colpa.

Quattro anni d'opera assidua, di guerra e di pace, di battaglie e di lavoro: quattro anni lunghi, faticosi, massacranti, e che tuttavia paiono brevi se si guarda al frutto che ne è sortito. Presa la colonia prostrata inerte ed avvilita, egli seppe riportarla in piedi nel sole, tutta ridesta e rifiorente. Bastò per tanto cómpito una politica di prestigio, una politica d'energia, una politica di fatti: ma bisognava volere e provvedere con animo tenace, con fede costante, l'occhio fisso alla meta, il pensiero della Patria frementе nel cuore. Bisognava, in una parola, essere Giuseppe Volpi.

Del gran bene ch'egli faceva mi parlavano amici di laggiù, dove avrei voluto tante volte tornare, dove tornerò certo un giorno, perchè in Africa tosto o tardi si torna. E di tutto ciò ch'egli ha compiuto nei quattr'anni di suo governo, ecco mi parla un libro ch'è un documento di vivo interesse. Volume ponderosa, ricca, accurata e largamente illustra-

ta edizione del Mondadori, con un bel titolo primaverile — *La Rinascita della Tripolitania* —; poche succose pagine vi ha dedicato il Capo del Governo e poche il Ministro delle Colonie, ma calde di simpatia, e poche anche il conte Volpi di Misurata, ma solide, terse, sincere. Il grosso libro l'hanno scritto gli altri, gli studiosi, i collaboratori, i testimonî della grande impresa. Vi ritrovo in gran parte i nomi di bravi uomini che conosco, di gente seria e proba, di coloniali di prim'ordine, a cui so di poter prestare piena fede; per cui i fatti di cui essi riferiscono sono certamente veri e le notizie e le cifre con cui li accompagnano, indubbiamente autentiche. Vedo dunque, attraverso le loro pagine, il quadro con i loro occhi, ma fo conto, per ora, che siano i miei, pienamente aperti sulla visione confortatrice della colonia restaurata (1).

E leggendo gioisco, come se fossi laggiù.

***

Giuseppe Volpi assunse il governo della colonia nel 1921, allorchè la nostra occupazione si limitava alle città di Tripoli e Homs, al centro di Azizia, e alla fascia litoranea a ponente della capitale, da Zanzùr a Zuara. Studiata la situazione, egli si decise per un colpo di mano che riconducesse il tricolore sulla zona di levante e particolarmente a Misurata, covo e segnacolo dei nemici d'ogni risma. Il tentativo, audace per il tempo e per il modo, fu eseguito con pieno esito nel gennaio del 1922. Azione di sorpresa, tanto che lo stesso Volpi confessa, pur senza attribuirsene il merito, un forse provvidenziale guasto nella radio del piroscafo « Brasile », che gl'impedì di dar notizie a Roma prima del fatto compiuto. Poichè il segreto più scrupoloso aveva circondato quell'impresa, verso la quale le sfere dirigenti di allora non potevano certo esser tenere, onde l'iniziativa e la responsabilità spettarono intere al Volpi, uomo che osava e sapeva assumerle arditamente e sostenerle, si può ben dirlo, a spada tratta.

LE FINISSIME SCOLTURE DELLA BASILICA SEVERIANA A LEPTIS MAGNA.

Assicuratosi pertanto lo sbocco marino di Bu Sceifa, aspramente conteso dai ribelli, egli passò nell'aprile a liberare Zavia e Azizia dalla pressione avversaria, e nel giugno risalì il Gebel sino a Nalùt. Si cominciava a respirare. Sul principio del '23 tornarono nella nostra orbita Garian e Tarhuna, indi Sliten e Misurata città. Nel febbraio del '24 le nostre truppe raggiunsero la remota Gadàmes, estrema vedetta sud-occidentale; nel maggio riconquistarono Mi-

---

(1) L'edizione, sontuosa che, per gentile concessione della Casa Mondadori, i Soci del T.C.I. potranno acquistare con lo sconto del 10 % presso la Casa madre, in Milano, fu egregiamente diretta e curata dal dottor Angelo Piccioli, Consigliere nel Minist. della P. I. Per dare un concetto dell'importanza e del contenuto di quest'opera trascriviamo qui l'indice:

Il conte Volpi e la riconquista della Tripolitania (LUCIANO ZUCCOLI). - *Il paesaggio Libico* (RAFFAELE CALZINI). - *Il Sahara* (GUIDO MILANESI). - *Le popolazioni della Tripolitania* (prof. FRANCESCO BÉGUINOT, del R. Istituto Orientale di Napoli). - *Esame generale della Tripolitania sotto l'aspetto fisico* (prof. ALESSANDRO TROTTER, del R. Istituto Superiore di Portici). - *Climatologia ed idrografia della Tripolitania* (prof. FILIPPO EREDIA, Direttore del R. Ufficio Centrale di Meteorologia e Geodinamica di Roma). - *Tripoli e la Tripolitania anteriormente all'occupazione italiana* (prof. RODOLFO MICACCHI, Capo dell'Ufficio Scuole e Archeologia al Ministero delle Colonie). - *La situazione politico-militare nel 1921* (dott. RICCARDO ASTUTO DI LUCCHESI, Direttore Generale per gli Affari Civili e Politici al Ministero delle Colonie). - *Il nuovo indirizzo politico* (on. ORAZIO PEDRAZZI). - *Le campagne dal 1922 al 1925*. - *La politica della colonizzazione* (conte dott. FILIPPO CAVAZZA). - *La politica finanziaria* (dott. UGO NICCOLI, Segretario Generale della Tripolitania). - *La politica delle comunicazioni* (dott. ERNESTO QUEIROLO, Direttore degli Affari Civili e Politici della Tripolitania). - *La Scuola* (dott. ANGELO PICCIOLI, Sovraintendente all'Istruzione in Tripolitania). - *La Giu-*

IL SUGGESTIVO INTERNO DELLA MOSCHEA DI TAGIURA.

sda, sentinella della Ghibla vigilante verso i misteri del deserto; e sul finir dell'anno riportarono la bandiera italiana a sventolare sulla fosca Sirte, lembo orientale della colonia redenta.

In trentacinque mesi d'operazioni la Tripolitania era ridivenuta italiana, non soltanto di nome, ma di fatto. Notevole è poi questo: che la riconquista non fu opera — nè poteva esserlo — di pesanti mastodontiche colonne militari, impacciate da grossi traini e da ingombranti salmerie, prive di agilità, inadatte a sorprese, dispendiose e poco fruttifere, quali per tanto tempo s'erano usate sin allora; in loro vece e con ben migliori risultati s'impiegarono colonne leggiere e aggressive, composte essenzialmente da milizie di colore, autonome, «disarticolate», sotto la guida di pochi capi energici, dei quali è giusto ricordare i nomi: Taranto, Pizzari, Graziani e Mezzetti. Loro programma, meglio che la conquista d'uomini più o meno inafferrabili, era la conquista solida di territorio utile all'esercizio della nostra sovranità effettiva. Gli uomini, del resto, vennero pur domati con la rigorosa confisca delle armi: ventun cannoni, undici mitragliatrici, mezzo migliaio di pistole e ven-

---

stizia (avv. ADELGISO RAVIZZA, Procuratore Generale del Re presso la R. Corte d'Appello di Tripoli). - *La ricerca archeologica* (prof. ROBERTO PARIBENI, Sovraintendente ai Monumenti e Scavi per il Lazio). - *Gli edifici di interesse storico, artistico ed archeologico di Tripoli e dintorni* (prof. RENATO BARTOCCINI, Sovraintendente alle Antichità della Tripolitania). - *Le opere pubbliche* (dott. ERNESTO PALUMBO-CARDELLA, Consigliere della Corte dei Conti). - *L'opera sanitaria* (prof. GIUSEPPE SANARELLI, Senatore del Regno, della R. Università degli Studi di Roma). - *Gli Enti Autonomi dell'amministrazione locale* (dott. ERNESTO QUEIROLO, predetto). - *Il consolidamento della situazione politico-militare* (dott. RICCARDO ASTUTO DI LUCCHESI). - *La valorizzazione agraria* (prof. EMANUELE DE CILLIS, del R. Istituto Superiore Agrario di Portici). - *Il Commercio marittimo e il credito* (prof. GINO ARIAS, della R. Università degli Studi di Firenze). - *Il problema industriale in Tripolitania* (dott. ENRICO NICCOLI, Direttore dell'Ufficio Giacimenti saliferi). - *Le piccole industrie indigene* (FRANCESCO M. ROSSI, Direttore dell'Ufficio Governativo di Arti Applicate Indigene di Tripoli). - *La Zootecnica della Tripolitania* (prof. FRANCESCO TUCCI, Direttore del R. Istituto Zootecnico di Palermo). - *Il castello di Tripoli di Barberia* (prof. SALVATORE AURIGEMMA, Sovraintendente ai Monumenti e Scavi per l'Emilia e la Romagna). - *Il Museo di Tripoli* (dott. RENATO BARTOCCINI, Sovraintendente alle Antichità della Tripolitania). - *La politica Romana delle Acque in Tripolitania* (dott. PIETRO ROMANELLI, del Regio Museo Nazionale Romano di Roma). - *Bibliografia della Tripolitania*,

IL SEPOLCRETO DEI CARAMANLI NELLA MOSCHEA DI AHMED PASCIÀ A TRIPOLI.

ticinquemila fucili. E quanto al territorio, ecco ancora delle cifre eloquenti: dai 1500 chilometri quadrati, o poco più, del 1921, la nostra occupazione si allargò e si stabilì su 135.000 chilometri quadrati, sicuri da un lato sul limite marino e dall'altro sulla spina dorsale dell'altopiano, il classico *limes tripolitanus* di Roma imperiale, sulle cui orme gloriose l'Italia saldamente procedeva e procede.

Entro i vasti e forti limiti si poteva edificare.

⁂

Se fu poderosa ed efficace l'opera militare, non meno imponente e feconda fu l'opera civile compiuta dal governatore Volpi, il quale, degli strumenti pacifici come degli strumenti bellici seppe valersi ai fini d'una sana politica di potenza e di prestigio, imperniata sui fatti e ben visibile e ugualmente necessaria e provvida nei suoi varî aspetti.

Anzitutto, da savio uomo d'affari, egli volle restaurare e consolidare la base finanziaria della sua gestione, rivedendo e migliorando la materia dei tributi e dei proventi in genere e assicurando al bilancio della colonia il pareggio fra le entrate e le uscite, fino a raggiungere la copertura di tutte le spese civili ordinarie e straordinarie e d'una piccola parte anche di quelle militari, in una struttura elastica e sincera e in un avveduto incremento di cespiti, per cui si può dire — e non è poca cosa — che la colonia comincia a bastare a se stessa.

Al problema delle comunicazioni furono volte quindi le più amorose cure, intraprendendo o completando le opere portuarie che hanno fornito al porto di Tripoli un molo di sottoflutto, un'ampia opportuna banchina per il traffico dei materiali infiammabili, una banchina per il traffico dei velieri, pennelli in muratura al posto dei vecchi pontili dello Sparto e del Castello, due mede di segnalazioni per il canale d'accesso portuario, fanali alle testate dei pontili e un potente faro in cemento armato, che nel Mediterraneo non ha rivali stranieri, essendo superato soltanto dalla Lanterna di Genova ed uguagliato dal faro di Bari. Migliorie si apportarono inoltre agli approdi di Zuara e di Marsa Zuaga e a quelli di Homs, di Sliten, di Misurata, di Sirte, mentre fra queste due ultime località venne creato, con un grandioso pontile, un nuovo posto di sbarco a Buerat-el-Hsun.

Il porto di Tripoli ebbe inoltre il fastoso corredo d'una strada marina che ne percorre e ne decora superbamente tutto l'arco, con le tratte della Passeggiata Volpi, del Lungomare della Vittoria e del Lungomare dei Bastioni, le quali insieme costituiscono una magnifica cintura che biancheggia per sette chilometri e rappresenta una delle più chiare bellezze per la seducentissima città. A proposito di strade, questa, oltre a molte sistemazioni, conta nella sua rete il prolunga-

LA SUPERBA DECORAZIONE DELL'ATRIO DELLA MOSCHEA DI GURGI.

mento della vecchia sciara Azizia, il corso tripolino ribattezzato nel nome di Vittorio Emanuele, e nel complesso del territorio coloniale si sono aggiunti 450 chilometri di strade massicciate e novecento di piste camionabili. E per le ferrovie si è saliti dai 240 chilometri del 1921 a 271, con un sensibile aumento anche nella circolazione. Non solo le strade vennero sviluppate nei centri urbani, ma altresì le piazze, e tra le opere pubbliche va noverata, specialmente a Tripoli, l'intensificazione della fornitura idrica, cresciuta alla discreta misura di trentadue litri per abitante e alla disponibilità di novanta fontanelle. Fra i monumenti nuovi ecco, severo e degno, quello dedicato ai caduti, opera dell'architetto Brasini, al quale pur si deve il restauro dell'imponente Castello tante volte secolare; e tra i pubblici edifici, la nuova cattedrale cattolica, il palazzo del Governatore, la casa del segretario generale e dei maggiori funzionarî, la sede del Comando dei carabinieri, il palazzo di Giustizia e quello delle Poste, la Manifattura dei tabacchi, la Colonia penitenziaria agricola. Chiese, caserme, residenze, acquedotti, mercati, uffici, magazzini si costruirono a Zuara, a Nalùt, a Homs, a Misurata e in tutti gli altri centri minori.

Le scuole italiane, aperte in Tripoli sin dal 1876 per iniziativa del benemerito maestro Giannetto Paggi e poi regificate dal lungimirante Francesco Crispi, ricevettero anche esse un vivo incremento nel laborioso periodo dell'amministrazione Volpi, che le fornì di nuovi edifici in tutta la colonia. Fra Tripoli, Zuara, Homs e Misurata son distribuite nove scuole elementari governative di tipo italiano, la cui popolazione è cresciuta da 1114 alunni a 2392. Ad esse si aggiungono nella capitale la scuola complementare, l'Istituto tecnico, il ginnasio e il Liceo, pur frequentati da scolaresche numerose tra cui si contano molti indigeni. Oltre le scuole governative vi sono parecchie scuole private, e scuole speciali per israeliti e per mussulmani, e una scuola d'arti e mestieri, giardini d'infanzia e istituzioni ausiliarie come la « Casa del Latte », la « Crescita », la « Colonia Marina », la « Casa per Tracomatosi » e la « Casa del Piccolo Soccorso », tutte nobilmente intese ad assistere la giovinezza. Per l'assistenza igienico-sanitaria alle popolazioni, oltre l'Ospedale coloniale, l'Ospedale d'isolamento, la Stazione marittima, la Poliambulanza, l'Ambulatorio per le donne mussulmane, s'adoprano, con le spiccate benemerenze dei nostri medici, i venticinque ambulatorî disseminati nell'interno del paese.

La ripresa dei traffici, seguìta al ritorno delle condizioni normali di vita, ha suggerito la creazione di una Cassa di Risparmio tripolina, che già custodisce depositi per quasi otto milioni di lire, e ha fatto di nuovo convergere gli sguardi degli esperti sulle possibilità industriali e commerciali della colonia. È ormai noto ch'essa possiede scarse ricchezze naturali, mancando di miniere

IL VALLONE CON LE ABITAZIONI TROGLODITICHE DI NALUT.

metallifere e di giacimenti minerarî suscettibili d'un proficuo sfruttamento. Inaridita è oggi, perchè deviata altrove, la fonte dei traffici carovanieri, degli antichi commerci transahariani; ma industrie e commerci hanno già tratto e possono sempre meglio trarre alimento da non poche materie, da non pochi prodotti di cui la Tripolitania è largamente dotata. Basti pensare, ad esempio, che vi sono tre milioni di palme, capaci di fornire ad ogni raccolto cento milioni di chilogrammi di datteri; che dall'orzo, cereale libico per eccellenza, si può cavare un'ottima birra e già in Tripoli è sorta una fabbrica che ne prepara per settanta ettolitri giornalieri; che la henna è pur coltivata in Tripolitania su vasta scala e che l'anno scorso se ne esportarono circa 360.000 chili per un valore d'un milione e mezzo, ma assai meglio si agirebbe fabbricando sul posto l'essenza, utilizzando in Tripoli, mercato principale, le foglie stesse, come ora si fa per il tabacco, il cui raccolto si aggira sui novantamila chili e la cui manipolazione impiega qualche centinaio di lavoratori. Altri cespiti promettenti: lo sparto, l'olio dell'olivo e d'altre piante anche medicinali. E poi ci sono le saline, ci sono i sali di potassio e di magnesio delle *mellahe* di Bu-Kamasch verso il confine tunisino, ci sono ventiquattro tonnare che catturano qualcosa come ventimila tonni, c'è una flotta di cinquecento marinai e di trenta palombari che giungono a pescare sino a diciassettemila chilogrammi di spugne, mentre la pesca comune raccoglie sino a quattromila quintali di pesce.

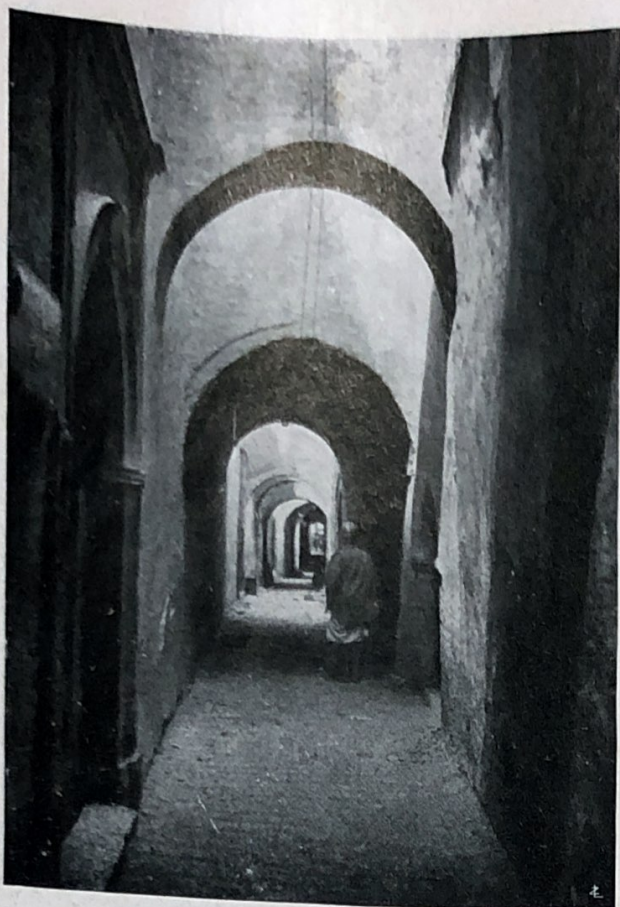
E tant'altre possibilità e attività vi sono che consigliano a considerare con molto rispetto il vilipeso «scatolone di sabbia». Ma, come ben si è visto, la sua forza maggiore risiede appunto nella terra, quella che, quando non vi sia sabbia o sale, è ferace di primizie straordinarie, di piante e frutta d'ogni sorta. Alle sabbie già si appresta il rimedio, ora che i nostri pionieri agrarî hanno trovato modo di arrestare, di consolidare le dune mobili, mercè l'aiuto di acconce coltivazioni. L'acqua, di cui v'ha penuria alla superficie, è copiosa nel sottosuolo, ove esistono frequenti e potenti falde idriche, capaci di alimentare, per esempio, i seimila

EL GHERVAT - L'ARRIVO ALL'OASI DI UNA GROSSA CAROVANA DI CAMMELLI.

pozzi dell'oasi di Tripoli. No, non è arida una terra che, razionalmente trattata, può dare sino a quattordici tagli d'erba medica all'anno, una terra che consentì a Roma imperiale d'infliggere a Leptis un'ammenda di trecentomila litri d'olio. Bisogna redimerla, bisogna coltivarla. Per giudizio concorde è nell'agricoltura che s'affida il suo avvenire, come già rifulse il suo passato latino.

È per ciò che le cure agricole stanno alla base dell'auspicata e ormai maturante rinascita e che la sollecita incorporazione di diecine e diecine di migliaia d'ettari di terreno prelude e annunzia il rigoglioso appoderamento e il lieto riverdeggiare di buona parte dell'immenso paese, per opera dei coloni nostri e della collaborazione indigena e con l'illuminato consiglio dell'attivissimo Ufficio Agrario che pur direttamente agisce, sperimenta, lavora ed ammaestra creando parchi, aziende, vivai, giardini irrigui, campi, mandorleti, vigneti, oliveti. La vigna e l'ulivo, sopra tutto, rappresentano i capisaldi classici e sicuri della redenzione, e il mite succoso albero della pace ne garantisce il divenire.

Sulle zolle coprenti l'antica Sabratha fioriscono oggi gli olivi, i mandorli, i gelsi. Vi furono piantati a centinaia gli olivi prima della catastrofe del 1915 ed io li vidi allora, piccoli arbusti sulla piana ove emergevano i resti di un edificio millenario e appena affioravano tra l'erbe rade le tracce dell'anfiteatro, intorno a cui i ragazzi beduini, grattando fra la terra e le pietre, esumavano certe rugginose monete di Roma da offrire ai «rumi» per poche monete lucide moderne. In verità non credevo che lì sotto si potesse rinvenire gran cosa, ma oggi ecco che, con l'anfiteatro riscoperto in parte e riassestato, sta ricomparendo alla luce pian piano la città.

Ben più profondi presagi mi avevano commosso contemplando le rovine di Leptis Magna nell'insenatura dell'uadi Lebda, o piuttosto camminandovi sopra, imprimendo il sacrilego piede nella soffice onduleggiata e abbagliante coltre di sabbia che tutto o qua-

TRIPOLI - UNA CARATTERISTICA VIA ARABA (ZENGHET) NELL'INTERNO DELLA CITTÀ.

si tutto ricopriva, levandosi in bizzarre capricciose colline bianche polverose, per meglio assalire e seppellire le poderose forme dei monumenti imperiali. Malinconica e tremenda solennità dello spettacolo, a cui il destino lavorava da secoli con implacabile ferocia: nel ventre degli enormi cumuli sepolcrali dormivano invisibili i superbi edifici, ed io solitario camminavo sul culmine degli archi, sulla sommità dei pilastri, in cima alle colonne, toccando con devote mani gli architravi e i capitelli. Giù s'apriva sulla cerula distesa del mare l'antico porto, con le braccia deserte dei suoi moli grigi e delle banchine lastricate in cui ancora si scorgevano gli ormeggi delle gloriose triremi scomparse nel tempo e nel silenzio.

Di là, dalla gran via maestra del mare, erano poi giunte le navi dei nipoti con la gagliarda prole di Roma, e, riconsacrate le insegne, s'accinsero con amor filiale a liberare dal sudario la città sepolta. La reggia augusta, la basilica, le terme campeggiano oggi solenni dinanzi alla maestà del Mediterraneo, suggestivo richiamo per il turismo d'Italia e del mondo, voce e forza fascinatrice per tutti gli spiriti gentili. Sabratha che riaffiora nella sua landa, Leptis che risplende nel sole delle sue sabbie debellate, e, fra l'una e l'altra, Oea che sfavilla nella sua grazia giovanile, ecco la triade ricomposta, ecco le tre città fenicie e latine, ecco Tripoli ricongiunta nella sua storia remota e nelle sue sorti presenti e future.

E con essa, luminosa di fierezza e di volontà, la Tripolitania italiana.

ULDERICO TEGANI.

(fot. Alinari)

CHIOGGIA - SULLE FONDAMENTA DEL VESCOVADO.

UN' INTERESSANTE GITA AL DELTA DEL PO

GRANDI E PICCOLE ESCURSIONI

Il programma del Touring sta per accrescersi di un numero: quello delle *piccole escursioni*.

Ricordiamo intanto quelle grandi, le Escursioni Nazionali. Dal 1919 esse hanno fatto parte del programma annuale del Touring: qualche volta anche in numero di due per anno. Prima del 1919, in corrispondenza colle caratteristiche originarie dell' Istituzione, vi erano state carovane ciclistiche (la Milano-Roma del 1895; quella in Sicilia del 1902), Convegni ciclistici (Bologna, 1901 Trento, 1908), gite ciclo alpine (Monte Rosa, 1903); e poi marcie in montagna (Cadore, 1913), convegni invernali (Spluga, 1911; Ponte di Legno, 1912; Mottarone, 1913; Courmayeur, 1915). Di tipo specialissimo, la crociera motonautica ideata da Arturo Mercanti (Torino-Roma-Venezia, 1911). Memoranda per la ricorrenza, per le manifestazioni patriottiche, per la partecipazione dei superstiti dei Mille, quella Carovana del 1910 che commemorò il cinquantesimo della spedizione di Garibaldi, ripercorrendo l'itinerario, da Marsala a Palermo.

Le grandi escursioni nazionali.

Ma il vero tipo delle grandi escursioni nazionali promosse dal Touring ha principio coll'*Escursione Nazionale in Tripolitania*, del 1914. Le loro caratteristiche si possono riassumere così: una nobile meta, un interessante percorso, vuoi per bellezze paesistiche, vuoi per ragioni di arte, vuoi per ricordi patriottici: anche per men consueta frequentazione da parte delle correnti turistiche nazionali; il superamento di difficoltà logistiche, le quali renderebbero arduo lo stesso

percorso a chi volesse compierlo coi mezzi ordinari; la perfetta organizzazione, che consenta risparmio di tempo e uso di tutte le comodità che sono compatibili colle condizioni dei paesi che si visitano; ma soprattutto l'insostituibile elemento morale, che di tali escursioni fa dei veri atti di fraternità italiana, avvicinando i cittadini delle più diverse regioni e dando occasione a manifestazioni di solidarietà nazionale. Di qui le feste, i ricevimenti, le mille forme di accoglienza che lasciano dolci ricordi e benefico seme di affetto nel cuore degli ospiti che visitano e degli ospiti che ricevono: di qui la possibilità ai partecipanti di penetrare là dove il viaggiatore isolato o la comitiva di agenzia non hanno facoltà di accesso: fino nelle case private che si aprono con gesto fraterno ai visitatori, contraddistinti dal segno del grande sodalizio nazionale. Di qui gli appoggi preziosi, indispensabili, di Enti pubblici, governo, provincie, comuni; spesse volte dell'Esercito, sempre ove occorra, dei Governi coloniali: un insieme di elementi che creano intorno alle grosse comitive una atmosfera di entusiasmo e le beneficiano di pratiche agevolazioni.

Ricordiamo, con sentimento di compiacenza, le simpatiche imprese, di cui nessuna mai fallì al suo scopo nè lasciò pallido ricordo nei partecipanti.

Nel 1919, precedendo ogni altra iniziativa, nei paesi ancora sconvolti dalla guerra, il Touring organizza l'escursione alla Venezia Tridentina; 1008 partecipanti, trasportati da 100 autocarri in formazione di colonna che si snodava lungo le magnifiche strade della regione dolomitica. Nel 1920 (i francesi lo direbbero un *tour de force*) conduce 300 soci in Cirenaica, superando le gravi difficoltà di penetrazione nell'interno della Colonia e da quell'escursione ha vita una Società per lo studio dei problemi ad essa attinenti, la cui attività fu molto apprezzata; poi, nel settembre, compie con altri 500 partecipanti, il giro della Venezia Giulia, a Tarvisio, a Caporetto a Gorizia, al San Michele, al Sabotino, a Postumia, a Trieste; circumnaviga l'Istria sbarcando a Pola, a Lussinpiccolo, ad Abbazia, si spinge a Fiume epicamente tenuta da Gabriele D'Annunzio e dai suoi legionari e chiude trionfalmente il giro in Venezia. Memorabili giorni, che gonfiarono tanti cuori di santa commozione! Nel 1921 la visita è alla Sardegna, all'isola degli eroi, che presenta sconosciute e stupende bellezze, curiosità folcloristiche incomparabili, e prodiga accoglienze trionfali. E nello stesso anno un più piccolo numero di raffinati cultori dell'arte passa dai grandi e dai piccoli centri dell'arte toscana e umbra, in visioni incantevoli, in un divino paesaggio, dove la grazia regna sovrana. Nel 1922, quasi a contrasto, sono le dirupate valli dell'Abruzzo quelle che vedono i gagliardetti del Touring sventolare fra balze torreggianti e orizzonti marini; nel '23 e nel '24 (la ripetizione è voluta dal numero di iscrizioni non potute accogliere nel primo anno, per eccesso sulle disponibilità logistiche) un treno speciale trasporta parecchie centinaia di Soci fra gli incanti della Sicilia; nel 1925, la commemorazione del decennio della nostra gloriosa guerra dà l'ispirazione a un'altra grandiosa escursione ai Campi di battaglia, nelle Tre Venezie; e questa escursione fu compiuta tutta con autovetture, che costituiscono ormai il mezzo ordinario di trasporto nelle nostre gite, come quello che consente la formazione di itinerarii più variati e razionali; e infine lo scorso anno il voto lungamente formulato di una visita alla Calabria giunge al suo fausto compimento.

Di tutte codeste iniziative, studiate, maturate, felicemente condotte a termine dal Touring, coll'aiuto di due valentissimi organizzatori, Mario Tedeschi e Ervino Pocar, le pagine della nostra Rivista recano sommarie ma colorite relazioni. Esse però son sempre pallidi riflessi, di fronte ai ricordi personali di quelli che vi parteciparono.

Le piccole escursioni.

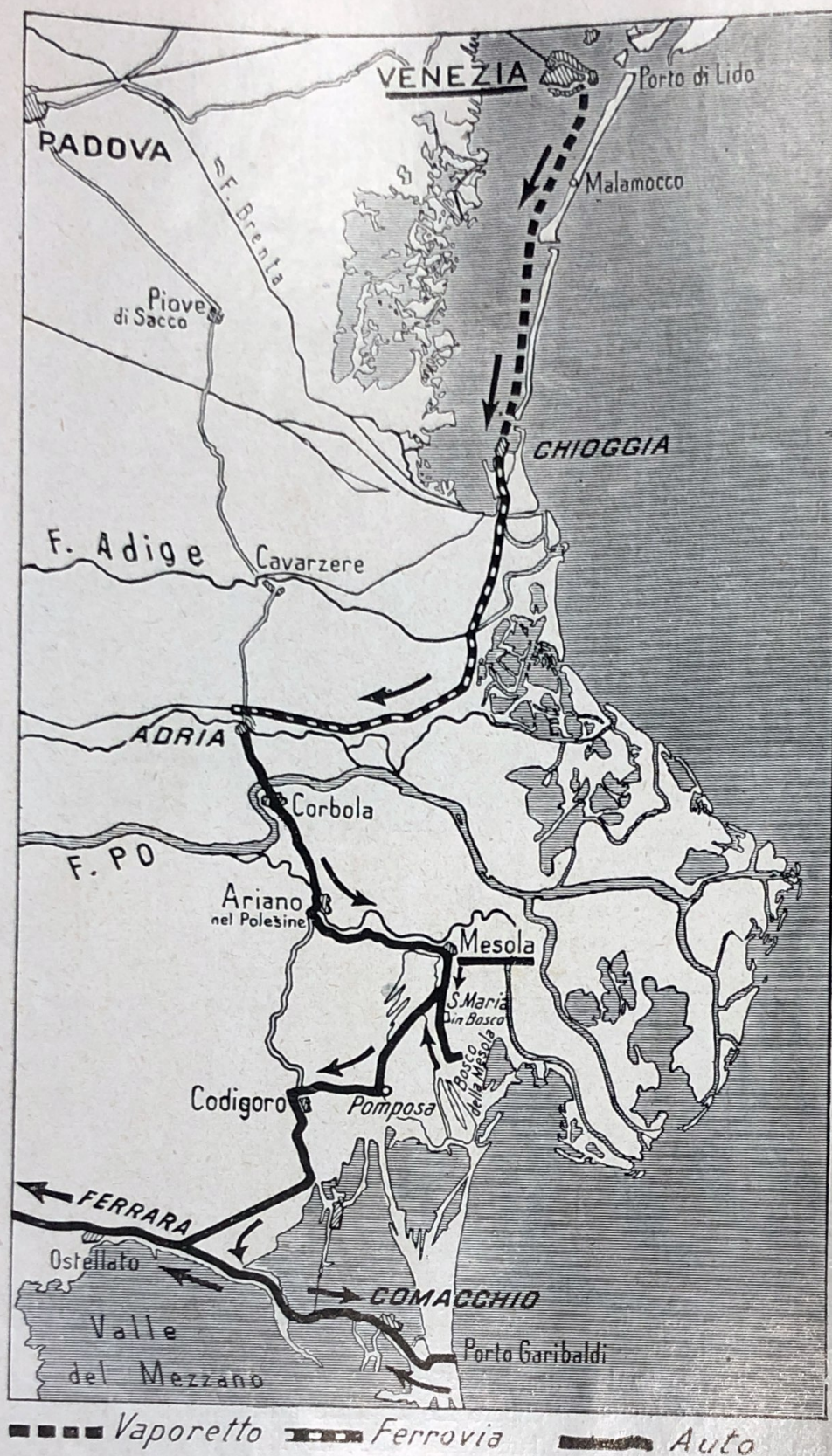
Il programma delle *grandi escursioni nazionali* non è esaurito: tutt'altro! Oltre alla possibilità di rinnovare a qualche distanza di tempo qualcuna di quelle già compiute (per talune il *bis* ci viene chiesto con molta insistenza) vi sono ancora tanti obiettivi da raggiungere: nel Regno e nelle Colonie. Una è allo studio per il 1927: e, se si potranno superare certe difficoltà, essa verrà accolta certamente con grande favore, e costituirà un nuovo merito per il Touring, facilitando la visita di luoghi che molti, pur desiderosi, difficilmente potrebbero raggiungere.

Ma, a fianco di codeste non lievi imprese, la Direzione del Touring ha pensato di at-

(fot. Alinari)

POMPOSA - CHIESA E CAMPANILE DELL'ABBAZIA, COME APPARIVANO PRIMA DEI RECENTI RESTAURI.

tuare dei programmi più modesti, anche se non meno gustosi. Le *piccole escursioni* vorrebbero distinguersi dalle grandi soprattutto perchè richiedono un ristretto impiego di tempo e di denaro: elementi preziosi entrambi, specialmente in questi giorni in cui il ritmo delle occupazioni è tanto frequente e l'economia domestica si fa un poco più ardua. Il tempo è quello che più scarseggia: non a molti è dato di poter disporre in qualunque epoca dell'anno di quelle due o tre settimane che richiede la visita di un'intera regione; e fra questi molti vi sono i più desiderosi di vedere e di rifarsi della vita sedentaria. Tre o quattro giorni invece, specialmente se scelti in modo opportuno, è facile di trovarli per uno svago così istruttivo. Tolto questo, le caratteristiche delle piccole escursioni non differiscono molto da quelle delle grandi: esse devono sempre seguire un itinerario di grande interesse, ricco di curiosità non accessibili coi mezzi ordinarii di trasporto, o richiedenti con questi una grande perdita di tempo. Naturalmente, quelli che più facilmente potranno approfittarne sono coloro che abitano a non troppo grande distanza dal punto di partenza: ma il loro numero non può essere piccolo, anzi sarà di solito superiore alla disponibilità dei posti. Perchè si potrebbe facilmente documentare questa verità: che, in materia di viaggi, è più facile trovare chi, di propria iniziativa, superi lunghe distanze, che non chi faccia meta delle sue escursioni luoghi anche vicini, se non sono favoriti da comodi mezzi di trasporto. Quanti fiorentini non conoscono San Gimignano, quanti senesi non videro mai le rovine di San Galgano, o il monastero di Monte Oliveto o quella cittadina gioiello che è Pienza! Gli esempi si potrebbero moltiplicare all'infinito; e il compilare degli itinerarii che rispondano ai requisiti sopra enumerati è cosa più che agevole in un paese come l'Italia, dove c'è altrettanta ricchezza e varietà di fenomeni naturali quanta prodigiosa devizia di monumenti consacrati a un tempo dalla storia e dall'arte.

Più che gli accenni generici, varranno a chiarire il valore e gl'intenti di questa ini-

ITINERARIO DELLA GITA DA VENEZIA A FERRARA PER IL DELTA DEL PO.

nizzate dal Touring a beneficio dei Membri del Congresso Geografico Nazionale (settembre 1927).

Tali programmi sono due: uno riguarda la regione tra Venezia e Ferrara, dove si adunano visioni del più alto interesse e che, per le ragioni sopra esposte, è scarsamente frequentata, l'altra quell'arcipelago toscano, di cui tutti gli scolari d'Italia conoscono la nomenclatura, un piccolo numero d'Italiani ha visto l'isola principale, l'Elba colle sue miniere i suoi ricordi napoleonici, e una minima frazione ha esplorato (è la parola propria) le isole minori. Alla prima sarebbero destinati i giorni dal 2 al 4 aprile, all'altra tre o quattro giorni non ancor fissati dell'ottobre. Di quest'ultima ci riserviamo naturalmente di parlare a suo tempo: tracciamo invece brevemente il *Programma della gita da Venezia a Ferrara:* (2-4 aprile).

Il sabato 2 aprile si farà l'adunata dei partecipanti alle 18.30 al Caffè Orientale, alla Riva degli Schiavoni. I partecipanti che saranno giunti dalla li-

ziativa, che riteniamo grandemente utile a una conoscenza più integrale del nostro paese, i programmi che ci proponiamo di attuare quest'anno, indipendentemente, come fu detto, dalla possibilità di qualche grande escursione, e dalle gite che verranno orga-

nea di Bologna o da quella di Milano se si saranno serviti dei treni della notte avranno tempo per girare un po' in Venezia, che si vede con stupore e si rivede con gioia: poi saranno distribuiti in tre alberghi: Bonvecchiati, Cavalletto, Vapore, tutti prossimi al-

(fot. Alinari)

FERRARA UN LATO DEL CASTELLO ESTENSE.

la Piazza S. Marco. Il giorno successivo un vaporetto speciale li porterà a Chioggia, passando attraverso le isole variamente celebrate della laguna: la Grazia, S. Clemente, Malamocco, la spiaggia degli Alberoni, Porto Secco e Pellestrina e lascerà loro contemplare i Murazzi, la grande diga, lunga cinque chilometri, larga 14 metri, alta 4: la diga compiuta nel 1751 *ausu romano, aere veneto*, come ben dice il motto che vi si legge.

Chioggia che vi ricorda le fortune marinare di Vettor Pisani e la gaia comicità di Carlo Goldoni e ha dato infiniti temi ai coloristi richiederà una breve visita ma lascerà notevoli impressioni pittoresche: alle quali farà sensibile contrasto il paesaggio ad essa adiacente, formato da una delle più grandi distese d'ortaglie, perenni fornitrici di quella superba verdura che giunge disposta artisticamente su barche al Ponte di Rialto.

Ma percorrendo la linea ferroviaria che si dirige verso Adria, ecco, dopo il Forte di Brondolo, le terre coltivate dar luogo a sterili dune, interrotte da macchie di pini che stagliano nel cielo; ecco, passato il corso dell'Adige, passato Loreo, avvicinandosi al Canal Bianco attraverso canali e scoli d'acque, disegnarsi lunghi filari di salici che fuggono nella vasta campagna. Il viaggio per ferrovia termina ad Adria, altra volta porto su quel mare a cui diede il nome, ora a 22 chilometri entro terra: metamorfosi operata da quel grande lavoratore e distruttore e ricostruttore che è il Po. È appunto la zona del delta che offre una delle più grandi e sconosciute attrattive di questa escursione: per la quale non più soccorre la ferrovia, ma comode vetture automobili trasvolanti sugli argini a specchio delle acque, e in vista dei grandi lavori di bonifica. Quel meraviglioso intrico di terre e di acque dove si riflettono i cieli così variamente colorati dell'alto Adriatico sono un vero incanto per l'occhio. In un'ora o poco più si giunge a Mésola, e vi si fa colazione dopo aver visitato il castello estense, intorno a cui si raggruppa il borgo, opera di Galeazzo Arrighi, costrutto fra il 1578 e il 1583. Dopo la colazione, gita colle auto al non lontano (circa 15 chilometri tra andata e ritorno) bosco della Mésola, di cui Antonio Beltramelli ha fatto una descrizione incantevole: non diciamo poi che cosa ne penseranno i cacciatori, sentendo, a prova della ricchez-

za venatoria, che nel 1924, in poche battute, vi si fece bottino di circa 2000 lepri, 1000 fagiani, qualche volpe, e diverse centinaia di uccelli di passo. Ritornati al borgo, si punta sulla Badia di Pomposa, il cui campanile emerge altissimo sul piano sterminato. La strada corre su un cordone di terra, tra due valli da pesca su cui navigano stormi di bianchi uccelli acquatici.

Chi non ricorda Pomposa, che ospitò Pier Damiano e Guido d'Arezzo, fu asilo di pace per Bonifazio padre della Contessa Matilde, vide morire Ugone d'Este, accolse il Barbarossa e Dante Alighieri e ispirò infine la Musa di Giosuè Carducci?

La giornata, così ricca d'impressioni, volge al suo termine. Un breve tratto di strada conduce a Codigoro, dove si trova il doppio ristoro del pranzo e del pernottamento.

La mattina successiva si inizia colla visita a una grande opera umana: la bonifica ferrarese. Sono oltre 54.000 ettari, fra il Po, il Volano, Copparo e il tenimento di Mesola, in gran parte sotto il livello del mare. Ridarli alla salubrità e alla coltivazione fu il lavoro di parecchi decenni. E quando nel 1911 la bonifica parve compiuta, ecco rendersi necessarie altre opere, specialmente per introdurre durante l'estate l'acqua dolce e ovviare ai pericoli della siccità. Lo stabilimento che si visita solleva in media ogni anno 116,4 milioni di metri cubi d'acqua.

Quarantacinque chilometri di strada, che le automobili percorreranno in un'ora e mezza conducono da Codigoro a Comacchio. Oltre ai soliti quadri di bonifiche e di valli, richiameranno l'attenzione gli scavi di Spina, vastissima necropoli che ha dato un ingente materiale di oggetti preziosi e artistici. Ed ecco dall'argine sorgere all'orizzonte, quasi sospesa sul mare, i contorni di Comacchio «la città leggendaria, sorta laggiù per incantamento, sola fra l'immenso circolo delle acque e dei cieli, il barbaro nido di tutta una gente ferrigna». Città notevole per alcuni monumenti, ma soprattutto per le caratteristiche che vi imprime la vita peschereccia degli abitanti: chi non ha sentito parlare delle anguille di Comacchio? La pesca, di cui i viaggiatori potranno vedere la singolare attrezzatura, è la ragione di esistenza di quel borgo isolato.

Da Comacchio si raggiunge rapidamente il porto di Magnavacca. Occorre di ricordare com'esso sia consacrato, non soltanto nel nome (ora si chiama Porto Garibaldi) dall'epopea Garibaldina? Qui l'eroico difensore della repubblica romana che era diretto all'assediata Venezia, dovette sbarcare, inseguito dalle navi austriache: i suoi compagni furono dispersi e catturati: parecchi di essi — Ugo Bassi, Ciceruacchio e suo figlio — fucilati: Anita Garibaldi morì fra le braccia del marito: egli solo potè varcar l'Appennino e raggiungere la costa del Tirreno.

A Porto Garibaldi si farà colazione, gustando il pesce fresco sapientemente cucinato.

Poi l'ultimo tratto di strada (45 chilometri) fra Porto Garibaldi e Ferrara. Li percorreremo rapidamente, per giungere a Ferrara non più tardi delle 15, quando vi sia la possibilità di visitare con sufficiente agio i quattro insigni monumenti della magnifica città estense: il Castello, emporio di ricordi d'una delle più brillanti signorie italiane, la Cattedrale, il Palazzo Schifanoia, il Palazzo dei Diamanti.

E qui la comitiva si scioglierà. Comodi treni permetteranno di arrivare la sera stessa a Bologna, Milano, Padova, Venezia. Si scioglierà portando, ognuno dei suoi componenti, il ricordo di peregrine visioni, la compiacenza di aver conosciuto un altro lembo della nostra Italia, ignoto ai più e quella immancabile, di aver avvicinato con reciproca simpatia, altri Soci del Touring uniti da affinità di gusti e dal sentimento di amore per la Patria.

Bisognerà iscriversi in tempo: non oltre il 20 marzo. Le necessità logistiche consentono l'intervento, sempre così gradito, delle signore, ma non consentono iscrizioni in numero superiore a cento partecipanti.

Un foglietto contenente il programma verrà spedito a chi ne farà richiesta con una semplice carta da visita coll'indicazione *p. p. e.* La quota, determinata per la più gran parte dal non economico ma indispensabile trasporto automobilistico è di L. 280 e comprende naturalmente tutte le spese: alberghi, mance, trasporti per mare e per terra. Ai partecipanti che, dimorando a Venezia, rinunciassero al pranzo e al pernottamento del giorno 2, la quota sarà ridotta a L. 250.

Noi confidiamo nel successo di questo esperimento: esso ci incoraggerà a studiare nuovi itinerari e anche in questo la collaborazione dei Soci potrà esserci feconda di utili suggerimenti.

G. BOGNETTI.

(fot. G. Mazza, Parma)

PINACOTECA STUARD, PARMA - *Al centro:* MADONNA DI SCUOLA GIOTTESCA ATTRIBUITA A BERNARDO DADDI. *Ai due lati:* SPORTELLI DI POLITTICO D'IGNOTO PITTORE DELLA PRIMA METÀ DEL '400 (BICCI DI LORENZO?).

LA PINACOTECA STUARD DI PARMA

Spesso le collezioni artistiche più famose non procurano al visitatore quella letizia che dànno invece le più modeste e le meno conosciute. Nelle prime, le sale si susseguono alle sale, i nomi più illustri ad altri non meno illustri, i capolavori ai capolavori; ed il riguardante, passando di maraviglia in maraviglia, finisce coll'esaurire rapidamente la sua capacità di attenzione e non può reprimere un senso di stanchezza che d'improvviso lo assale inaspettato, obbligandolo, nolente, a muovere con passo che diviene di momento in momento più accelerato e che neppure i Rubens, i Van Dyck ed i Velasquez — se questi hanno la sventura di trovarsi verso l'uscita — riescono a frenare. Nelle seconde, invece, il visitatore ritorna spesso sui proprî passi, per riveder questa o quell'opera che altrove gli sarebbe sfuggita, per formarsi un'idea del buon gusto del raccoglitore; e se ne parte quindi col cuore soddisfatto e col proposito di rinnovare la propria visita.

Nelle città d'Italia, di fianco alle collezioni artistiche maggiori, ne esistono quasi sempre di minori, dimenticate dai frettolosi viaggiatori e spesso ignote agli stessi abitanti del luogo. Eccone un esempio. Di Parma nessuno ignora la R. Galleria, dove sfolgora il dolce riso delle Madonne del Correggio, ma pochi conoscono la piccola Pinacoteca, che Giuseppe Stuard, gentile e dotto mecenate della prima metà del secolo scorso, lasciava, morendo, in eredità ad un pio Istituto parmense: la Congregazione di San Filippo Neri.

Il donatore era l'ultimo discendente di un ramo collaterale dell'illustre famiglia che regnò in Inghilterra, dal cognome alternantesi tra le forme *Stuart* e *Stuard*. Privo, ancor fanciullo, di ogni conforto familiare ed afflitto da una penosa malattia che lo trasse innanzi tempo al sepolcro, non ebbe in vita sua che due purissime gioie: soccorrere i bisognosi e raccogliere oggetti d'arte. Nel soccorrere i poveri palesò gli aspetti generosi della sua indole, pronta ad incurvarsi dinanzi alla miseria ed alla sventura, ma capace nello stesso tempo di scatti sdegnosi di fronte alle ingiustizie umane. Nel radunare dipinti e stampe dimostrò non comune larghezza di criterî estetici.

(fot. Croci, Bologna)

PINACOTECA STUARD, PARMA - L'ENTRATA IN GERUSALEMME (SCUOLA DELL'ANGELICO).

Vissuto in un tempo in cui i canoni della *bellezza ideale* occupavano le menti degli esteti, classicheggianti anche quando si dimostravano inclini ad accogliere le sbrigliate teorie dei romantici, Giuseppe Stuard acquistava in gran parte dipinti di quel disprezzato Seicento, che oggi ritorna — e giustamente — tanto in onore. E vicino ai dipinti del Seicento, collocava alcune tavole trecentesche e quattrocentesche di scuola toscana, avvertendo, in una nota manoscritta, che il loro valore non era *assoluto*, ma *relativo*, perchè non poteva desumersi dalle *qualità indispensabili a rendere assolutamente bello un dipinto*. Così, guidato da una sensibilità artistica squisita e da un non comune buon senso, comperando oggi un dipinto e facendo all'indomani un cambio vantaggioso, formò quella interessante Pinacoteca che poteva, nella prima metà dell'Ottocento, rivaleggiare con le più famose raccolte artistiche di Parma, e che può, oggidì, considerarsi come l'ultima superstite di queste.

Morendo, lo Stuard non volle che l'oggetto delle proprie cure affettuose andasse disperso, e, donando la propria Pinacoteca alla Congregazione di S. Filippo Neri, ne impose l'inalienabilità. L'Istituto pio parmense, divenuto in tal modo geloso custode del lascito artistico del nobile signore, si dimostra oggi solamente desideroso di metterne in luce i pregi molteplici.

***

Entriamo ora nelle Sale, sulle cui pareti stanno disposti i dipinti.

Il nucleo delle tavole di antica scuola toscana è il primo ad attrarre l'attenzione. Esso faceva parte di quella notevole raccolta che il marchese Tacoli-Canacci nel 1787 acquistò in Toscana per incarico del Duca di Parma, don Ferdinando di Borbone, e che il Moreau de Saint-Mery, governatore di Parma al tempo della dominazione francese, stolidamente disperse.

Ecco una gentile *Madonna* di scuola giottesca, opera probabile di Bernardo Daddi, fissare il figliuolo suo, che, con dolce carezza, sembra invitare la madre a stemperare quella rigidezza di atteggiamento, che il trecentesco imitatore di Giotto le ha conferito. È questa tavola la parte centrale di un polittico oggidì scomposto, cosicchè non ha nulla di comune con gli sportelli di un altro polittico incompleto rappresentante *San Tomaso e S. Giovanni Battista, S. Giacomo e S. Nicolò*. Questi ultimi dipinti sono dovuti ad un ignoto pittore toscano della prima metà del Quattrocento, artista delicato e dolce, ancora attaccato alle consuetudini iconografiche dei Toscani del Trecento, sebbene non ignaro del nuovo risveglio dell'arte pittorica.

Deliziosa per candore e soavità di sentimento mistico è una tavoletta raffigurante un'*Entrata in Gerusalemme*, che richiama al-

(fot. Croci, Bologna)

PINACOTECA STUARD, PARMA - SEBASTIANO RICCI: ADORAZIONE DEI PASTORI.

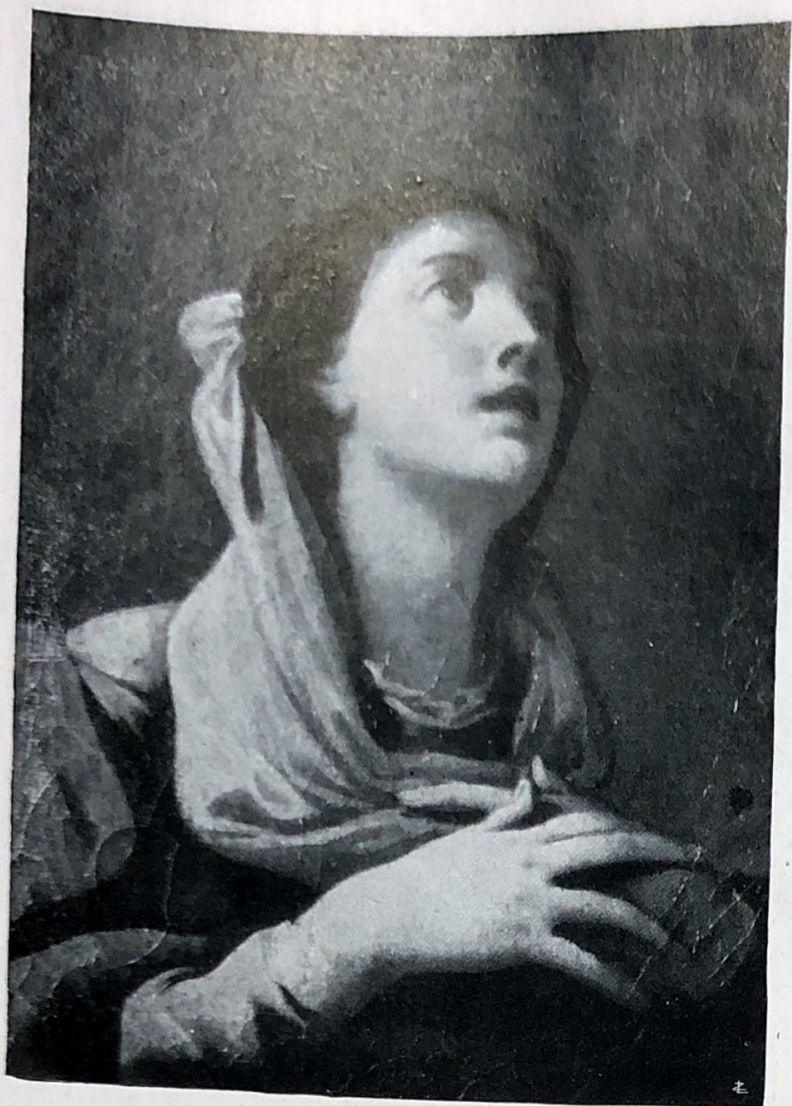
la mente la purezza e la beatitudine dell'Angelico, alla cui scuola è da attribuirsi per l'ingenua facondia dei particolari e la smagliante trasparenza del colorito. Più oltre una *Madonnina*, di Scuola leonardesca, chinando il viso sul figliuolo suo. sembra malinconicamente pensare all'onta che il tempo fa subire alle cose, ed in modo speciale ai quadri; le parti infatti non alterate di questa tavoletta cinquecentesca, per la loro finezza, fanno profondamente rimpiangere quelle irrimediabilmente perdute.

Del parmigiano Giovanni Lanfranco, uno dei più forti campioni dell'eclettismo carraccesco, la Pinacoteca conserva un vivace bozzetto tutto vibrante di movimento e di ardore, un dramma terreno a cui partecipa con veemente passione il Cielo: il *Martirio di S. Ottavio.*

Orazio Sammachini, in una sua curiosa *Natività*, tempera il verismo di alcuni motivi un po' volgari con la soavità delle espressioni, ed ingentilisce le piene forme michelangiolesche con la nervosa eleganza del Parmigianino. Nella grande tela raffigurante *Giuditta*, attribuita a Giulio Cesare Procaccini, non manca, per la fiorente figura dell'eroina, la ricerca della molle e voluttuosa venustà muliebre cara al grande pittore bolognese, ma il colorito caldo fa piuttosto pensare a qualche imitatore di scuola veneta del Procaccini.

A Bartolomeo Schedoni, singolare artista modenese di bella fama, appartiene una estatica *Santa in preghiera*, che, per l'eleganza delle linee e la vivacità dell'espressione, non teme il confronto con i capolavori del maestro, conservati nella R. Galleria di Parma. Nè gli esemplari di scuola ecclettica bolognese si arrestano qui: Giovan Francesco Barbieri detto il Guercino, il Gennari e il Gessi figurano con loro opere nel catalogo della Pinacoteca (1).

Rappresenta il manierismo del tardo Rinascimento, con una *Deposizione*, Taddeo Zuccheri e la grande Scuola genovese del Seicento Valerio Castello con un bozzetto, cre-

(1) GIOVANNI COPERTINI, *Catalogo della Pinacoteca Stuard, con pref. di Filippo Cocconi*, Parma, 1926; GIOVANNI COPERTINI, *Capolavori sconosciuti nella Pinacoteca Stuard di Parma, in* « Aurea Parma », fasc. II, 1926.

(fot. G. Mazza, Parma)
PINACOTECA STUARD, PARMA - BARTOL. SCHEDONI: SANTA IN PREGHIERA.

d'erbaggi, di selvaggina e di animali squartati e sanguinolenti del piacentino Felice Boselli, le prospettive della Scuola del Pannini. Ma più che le opere d'Ilario Spolverini e del Boselli, troppo monotone nel cerchio della ristretta ispirazione, attraggono l'attenzione i bozzetti ed i dipinti della Scuola veneta del Settecento, scuola veramente gloriosa e degna, fra le scuole d'Italia del secolo XVIII, di poter competere con la tanto decantata Scuola francese.

Una *Strage degli innocenti*, simile a quella della Pinacoteca Stuard, si conserva nella Galleria Càmpori di Modena, con l'attribuzione a G. Battista Tiepolo. Non osiamo, anche per l'esemplare parmense, ripetere il nome del grandissimo maestro, al quale oggidì si è inclini ad assegnare tutte le opere sconosciute di Scuola veneta del Settecento, nonchè le più recenti imitazioni; ci accontentiamo solo di indicarne l'esistenza per gli opportuni confronti e di notare che il piccolo bozzetto di Parma è un vero gioiello.

Di Sebastiano Ricci la Pinacoteca conserva una serie di deliziosi

duto fino ad oggi erroneamente scomparso, raffigurante il *Battesimo dei Santi Apostoli Giacomo e Giovanni*, bozzetto dell'opera eseguita dallo stesso pittore nell'Oratorio di S. Giacomo della Marina a Genova. La scena vivacemente mossa, l'armonia deliziosa dei colori giallo-dorati, rossi e bruni, la solidità costruttiva delle masse, la freschezza e la sugosità dei tocchi fanno di questo bozzetto un capolavoro, fonte di indefinibile godimento estetico.

Della Scuola correggesca figurano pochi saggi: una copia di uno degli Angeli dipinti ad affresco dal Correggio nella Cupola del Duomo parmense ed una curiosa tavoletta cinquecentesca rappresentante *Gesù nell'orto*, copia probabile di un originale perduto del Correggio.

Abbondano invece le *Battaglie* d'Ilario Spolverini, i paesaggi fantasticamente grandiosi della Scuola di Salvator Rosa e della maniera del Tempesta, le strane miscellanee

bozzetti; citeremo solo quelli che sono indiscutibilmente suoi: *Santa Elena ritrova la Croce, Un miracolo di San Francesco di Paola,* ed una *Natività,* la quale ha così spiccate le caratteristiche dello stile del Ricci da non aver bisogno di documento alcuno a conferma dell'attribuzione. I primi due bozzetti, pieni di brio e di originalità, servirono all'autore per le grandi tele che si conservano ancor oggi nella Chiesa di S. Rocco a Venezia.

Antonio Canal detto il Canaletto fu uno dei più geniali paesisti del Settecento, ed il suo luminoso dipinto, di cui la Pinacoteca è lieta di essere in possesso, è tale da confermare la bella fama che gode l'artista. Il soggetto fu trattato dal pittore anche all'acquaforte, ma ad una finestra aperta nello spazio si può senza timore paragonare quel miracolo di prospettiva aerea e lineare che è il dipinto: *Sulle rive del fiume Brenta.*

Ecco, inoltre, due *Teste di Apostoli* di

(fot. G. Mazza, Parma)
PINACOTECA STUARD, PARMA - ORAZIO SAMMACHINI: NATIVITÀ.

Scuola caravaggesca, a cui il forte contrasto delle luci e delle ombre conferisce non solo plasticità, ma anche un senso di vita intensamente drammatica. Il primo dei due apostoli sembra meditare con profonda tristezza, mentre il secondo, dominato dall'incubo di una paurosa visione, guarda dinanzi a sè con la fronte aggrottata e le pupille aperte.

Completa la raccolta delle opere italiane quella dei dipinti di scuola straniera, dei quali ricorderemo solo *Al limitare del bosco* di Giovanni Bruegel ed il *Noli me tangere* di Martino Vos.

Simile al noce, di cui parla fra Galdino nei *Promessi Sposi*, [che non voleva più fruttificare da anni, ma che, per miracolo, a primavera emise *fiori a bizzeffe, e, a suo tempo, noci a bizzeffe*], la raccolta si è risvegliata dal suo quasi centenario torpore. Resa nota agli studiosi e agli artisti è diventata oggetto di assidue cure. Ecco arrivare una prima serie di doni: un *Disegno del Parmigianino* ed un *Ritratto* di Ugo Monica (doni del sig. Fiorello Bonati), un *Autoritratto* di Donino Pozzi (dono dell'Autore), un'impressione del *Ponte della Navetta di Parma* di Anton Atanasio Soldati (dono dell'Autore), uno studio a sanguigna di Paolo Baratta e il *Ritratto di vecchia signora* di Francesco Pescatori (doni del prof. Paolo Baratta), una serie notevole di disegni di scuola parmigiana inviati dall'avv. Filippo Cocconi ed altre opere ancora, che sarebbe lungo enumerare. Così, vicino ad una preziosa raccolta di dipinti antichi, se ne viene formando una di moderni, dovuta per lo più ad artisti parmigiani, la quale servirà nel futuro a dimostrare l'operoso ed eletto evolversi dell'arte locale.

La Pinacoteca non ha però un ordinamento definitivo. Le stanze sono poche di numero ed in gran parte povere di luce, cosicchè i dipinti, spesso nell'ombra, si rincorrono lungo le pareti e si sovrappongono senza quel riposo per l'occhio, che è indispensabile a chi visita una pinacoteca. Però tali inconvenienti saranno ben presto tolti, non ne dubito, dagli attuali dirigenti della Congregazione di S. Filippo Neri, i quali sono tutti animati dal desiderio di fare della Pinacoteca Stuard, per quanti amano l'arte, una dolce oasi di spirituale letizia.

GIOVANNI COPERTINI.

TERZO CONCORSO PER IL MIGLIORAMENTO DEI PICCOLI ALBERGHI

Ogni volta che il T. C. I. ha pubblicato un volume della sua Guida d'Italia si è avuto nelle regioni illustrate un eccezionale afflusso di turisti: ciò si è verificato particolarmente per la Sardegna, per la Sicilia e per le regioni dell'Italia Centrale, ciò si verificherà senza dubbio per l'Abruzzo, il Molise e la Puglia, le regioni descritte nell'ultima guida distribuita ai Soci nel 1926.

In considerazione di questo e confortati dall'esito felice dei due precedenti Concorsi, il Touring e l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche di comune accordo bandiscono un Terzo Concorso per il Miglioramento dei Piccoli Alberghi *delle località di interesse turistico descritte nel citato volume della Guida e che ancora non possiedono una conveniente per quanto semplice organizzazione alberghiera.*

Richiamiamo l'attenzione dei nostri Soci sull'importanza della nuova iniziativa, per la quale furono stanziate notevoli somme, e li invitiamo a dare tutta la loro più attiva e cordiale collaborazione per assicurarne il successo.

Il Touring Club Italiano e l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche indicono un « Concorso per il miglioramento delle camere da letto e dei servizi igienici » degli Alberghi nei minori centri delle tre regioni Abruzzo, Molise e Puglia.

Lo svolgimento del Concorso è demandato al T.C.I. (Corso Italia 10 - Milano (105) al quale si dovranno dirigere le corrispondenze e le comunicazioni in merito.

Scopo del Concorso.

Il movimento e la permanenza dei turisti nei piccoli centri sono ostacolati in modo assai grave dalla difficoltà di un confortevole pernottamento.

La grande maggioranza dei turisti si rifiuta di pernottare in camere che non offrano un « minimum » di pulizia; e siccome questo è il caso generale nelle minori località ne deriva un danno evidente per lo sviluppo economico di molti piccoli centri, che pure hanno spesso notevole interesse turistico, artistico, storico.

Il presente Concorso intende rimediare a questo stato di cose, sollecitando gli Albergatori a migliorie positive nelle camere da letto e nei servizi igienici, in modo da indurre i turisti a fermarsi e prolungare la loro permanenza anche nei piccoli centri.

Dacchè l'istituzione delle linee automobilistiche pubbliche e la diffusione delle automobili private hanno resa più rapida e più facile la visita di una infinità di luoghi, per la maggior parte non toccati dalle ferrovie, e ai quali prima non si giungeva se non lentamente e con spesa eccessiva, la necessità di generali migliorie nei servizi alberghieri si è fatta più viva e manifesta.

I miglioramenti che si chiedono riflettono per altro quasi esclusivamente la pulizia.

Si desidera che in ogni albergo vengano rammodernate, come vien detto più sotto, almeno due o tre camere (o più, a seconda dell'importanza dell'Albergo) che potranno denominarsi « camere dei turisti ».

I *soffitti* e i *muri* dovranno essere raschiati, bene intonacati e tinti a calce con zoccolo pure a tinta.

I *pavimenti*, o di piastrelle di cemento, o alla veneziana, o di legno, dovranno essere nuovi o in buonissimo stato di conservazione, con connessure perfette.

I *mobili*, sia di legno naturale che lucidati a spirito o a cera, dovranno essere stati rimessi a nuovo e tenuti scrupolosamente puliti ed arieggiati.

I *letti*, con fusti completamente rimessi a nuovo, dovranno avere rete metallica, resistente, cuscini e materassi rifatti con traliccio nuovo o in perfetto stato di pulizia, con buone coperte da letto e scendiletto lavabili.

I *tavolini da notte* arieggiabili, in modo da non essere mai puzzolenti.

Porte e finestre chiudenti bene e con buo-

ne serrature, verniciate di fresco ad olio, con scuri alle finestre, e senza buchi (pei maleducati curiosi) alle porte, che non dovranno essere di vetro.

Sono sconsigliabili i mobili imbottiti; essendovi *poltrone*, sarà bene che siano ricoperte di stoffa fresca e pulita.

Specchio con buona luce.

Catini sufficienti per una buona e completa lavatura, *brocca* grande, *bottiglia* e *bicchieri* (uno sul comodino da notte, per bere ed uno sulla *toilette*, per la pulizia dei denti), *porta-sapone, secchio per l'acqua sporca;* e tutto dovrà risultare lucido e brillante per la perfetta pulizia.

Biancheria candida e senza cattivi odori.

Niente panneggi, ma *tendine* pulite ai vetri.

Illuminazione e *campanello* collocati in modo che il turista se ne possa servire tanto in piedi come a letto.

Sul fondo dei *cassetti* sempre carta fresca e pulita.

Vicino alle camere, ma non sopra un ballatoio esterno esposto alla vista del pubblico, un *gabinetto di decenza* che risponda alle norme dell'opuscolo « Gli impianti igienici nei piccoli alberghi » che il Touring Club Italiano invia gratuitamente su richiesta.

Modalità.

Le località sono quelle indicate nell'elenco in calce, con riserva di apportare eventuali modificazioni o aggiunte.

Di regola il Concorso è limitato *ad un solo* albergo per ogni località. L'Albergo verrà prescelto direttamente dal Touring o per mezzo di propri Fiduciari in luogo.

Il concorrente dovrà, per partecipare al Concorso, inviare al T.C.I. la scheda all'uopo preparata entro il mese di giugno, opportunamente riempita e sottoscritta ed ottenere l'accettazione esplicita da parte del Touring.

L'assistenza offerta agli albergatori per le loro migliorie.

L'esperienza ha insegnato al Touring che — per ragioni che possono essere diverse, ma che non mancano mai — una collaborazione disinteressata e capace, offerta all'Albergatore da parte di chi, essendo fuori dell'albergo, può meglio valutarne le deficienze maggiori e le innovazioni più urgenti, è sempre riuscita utilissima.

Perciò il Touring eleggerà in ciascun luogo ove un Albergo sia entrato in Concorso, un proprio Fiduciario, che sarà di regola uno dei suoi Consoli, incaricato di amichevolmente intendersi coll'Albergatore per offrirgli tutta l'opera di consiglio che può venire dal Touring e per metterlo in più preciso rapporto coi desiderati del Concorso, allo scopo di facilitargli un riconoscimento e una premiazione (1).

Oltre a fornire indicazioni verbali e a trasmettere opportuni stampati o la soluzione di dubbi che potessero essere prospettati al Touring per conto dell'Albergatore, i Fiduciari sono incaricati di fare rapporto al Sodalizio delle reali trasformazioni apportate alle « camere dei turisti » e ai servizi igienici, in modo da predisporre un'utile documentazione pei lavori della giuria.

I Fiduciari saranno espressamente accreditati presso gli albergatori iscritti al Concorso da una lettera del Touring.

Epoca del Concorso.

Il Concorso è aperto dal 1° Marzo 1927. Le operazioni di rammodernamento dovranno essere compiute per la fine dello stesso 1927, salvo proroga. Durante la stagione primaverile, estiva ed autunnale il Touring si riserva tutti quei sopraluoghi e controlli che riterrà opportuni, in modo d'essere bene informato sugli effettivi miglioramenti portati alle camere ed ai servizi igienici negli Alberghi dei concorrenti.

La Giuria, che verrà a suo tempo nominata dal T.C.I. e dell'E.N.I.T., funzionerà in modo da assegnare i premi possibilmente per la fine del 1° Semestre 1928.

Premi.

Le Vie d'Italia, la cui tiratura nel 1926 superò le 180.000 copie, daranno l'elenco degli Alberghi concorrenti e terranno viva l'attenzione pubblica sul Concorso. Per l'assegnazione dei premi verrà tenuto conto principalmente del rammodernamento delle ca-

(1) Sarà bene che i concorrenti si provvedano di una copia della 2a edizione del *Manuale dell'Industria Alberghiera:* 1000 pagine e 500 illustrazioni, rilegato, in vendita a L. 15 (più L. 3 per spese di spedizione).

mere e dei servizi igienici secondo i criteri sopra accennati, e solo in via secondaria degli abbellimenti o ingrandimenti di altro genere.

Comunque sarà lasciata alla Giuria ampia libertà di giudizio e il suo verdetto sarà insindacabile, anche se crederà di non assegnare premi o di assegnarli in misure e proporzioni diverse da quelle qui sotto indicate.

I premi predisposti per il Concorso sono i seguenti:

— 50 artistici Diplomi di Medaglia di Bronzo da affiggersi nell'Albergo e **50 premi da 500 lire;**

— 25 Diplomi di medaglia d'Argento e **25 premi da 1000 lire;**

— 4 Diplomi di medaglia d'Oro e **4 premi da 5000 lire.**

(I premi verrano spediti personalmente al Concorrente, proprietario o conduttore dell'Albergo, che ha firmato la scheda di partecipazione al Concorso).

Pubblicazione e raccomandazione dei premiati in diversi modi, tanto da parte del Touring che dall'Enit: in particolare da parte del Touring con l'inserzione dell'elenco dei premiati nelle *Vie d'Italia* e con l'invito ai turisti di appoggiarsi agli Alberghi premiati.

Pubblicazione nell'«Annuario» del Touring (tiratura 400.000 copie) degli Alberghi premiati.

Comunicazione della lista dei premiati ad associazioni turistiche, automobilistiche, di viaggiatori di commercio.

Da parte dell'Enit pubblicazione in alcuni dei suoi elenchi d'Alberghi, elenchi distribuiti ai viaggiatori da tutti gli uffici d'Italia e dell'Estero, dalle Agenzie di Viaggio italiane ed estere, dagli Alberghi dei grandi centri italiani da cui irradiano i turisti verso i piccoli.

Gli albergatori apprezzeranno questa formidabile pubblicità fatta in blocco ai piccoli centri turistici di Abruzzo, Molise e Puglia, e specialmente ai loro esercizi premiati che ne otterranno un considerevole vantaggio.

Altri premi.

Sono annunciati anche numerosi invii di medaglie e di premi in denaro da parte di Privati, Enti, Associazioni, Comuni, ecc. che intendono di contribuire a dare importanza al Concorso dal quale si attendono risultati molto utili per l'economia generale e per quella specifica dei piccoli Alberghi.

LA PRESIDENZA DEL T. C. I.
LA PRESIDENZA DELL' ENIT.

ELENCO DELLE 82 LOCALITÀ SCELTE PER LA PARTECIPAZIONE AL CONCORSO (1)

1. - *Prov. di Aquila.* — Alfedena, Amatrice, Antrodoco, Anversa, Assergi (fraz. di Camarda), Avezzano, Carsóli, Castel di Sangro, Celano, Cittaducale, Magliano de' Marsi, Pescassèroli, Pescina, Pescocostanzo, Popoli, Rivisondoli, Rocca di Cambio, Rocca di Mezzo, Scanno, Tagliacozzo.

2. - *Prov. di Bari.* — Alberobello, Altamura, Andria, Barletta, Bisceglie, Bitonto, Canosa, Conversano, Fasano, Gioie del Colle, Gravina, Mola, Molfetta, Monopoli, Polignano, Ruvo, Trani.

3. - *Prov. di Campobasso.* — Agnone, Baranello, Bojano, Larino, Termoli, Venafro.

4. - *Prov. di Chieti.* — Atessa, Caramanico, Guardiagrele, Lanciano, Ortona, Serramonacesca, Vasto.

5. - *Prov. di Foggia.* — Bovino, Cerignola, Foggia, Lucera, Manfredonia, Monte S. Angelo, Peschici, Rodi Garganico, Troia, Vieste.

6. - *Prov. di Lecce.* — Copertino, Galatina, Gallipoli, Leuca, Maglie, Marina di Castro, Nardò, Otranto, S. Cesario, Tricase.

7. - *Prov. di Potenza* (2). — Matera, Venosa.

8. - *Prov. di Taranto.* — Manduria, Martina Franca, Massafra.

9. - *Prov. di Teramo.* — Atri, Castelli, Città S. Angelo, Civitella del Tronto, Giulianova, Isola del Gran Sasso, Penne.

---

(1) Le indicazioni di provincia sono date in base alla vecchia ripartizione non essendo ancora la nuova apparsa nella *Gazzetta Ufficiale*.

(2) Località incluse nel volume *Abruzzo, Molise e Puglia* della *Guida d'Italia* del T. C. I.

PER L'ESTETICA DELLE STAZIONI FERROVIARIE

Un articolo comparso nella *Rivista* del Touring del marzo 1912 illustrava e commentava i promettenti risultati del primo Concorso delle « Stazioni fiorite », che si era svolto nel precedente anno delle Esposizioni cinquantenarie.

L'articolo era del compianto ed amato nostro Presidente del Touring che, col prof. Vittorio Alpe, Presidente della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, aveva dato anima a questa iniziativa allora novissima in Italia.

« Siamo proprio agli albori — concludeva L. V. Bertarelli parlando dell'amore dei fiori coltivati per la decorazione — ma il movimento è incominciato e per ciò che riguarda le stazioni principia con vigore su basi pratiche e promettenti. Avanti! »

STAZIONE DI MACOMER (CAGLIARI) (*Premio di medaglia d'oro*).

Con la fede e la costanza che a quelle tempre di organizzatori non faceva difetto, si proseguì infatti sulla buona via negli anni successivi e con risultati sempre migliori.

Lo spirito di emulazione, tenuto desto fra i Capi stazione, produceva i suoi frutti ed il loro gusto nell'arte della decorazione floreale si andava così a mano a mano formando e perfezionando.

Ma il sopraggiungere della guerra mondiale troncava sul nascere il promettente movimento e quei primi risultati andavano presto distrutti.

Finita la guerra, non vedemmo purtroppo tornare, con la pace, quella tranquillità sociale nella quale solo può nascere ed esercitarsi il culto del bello.

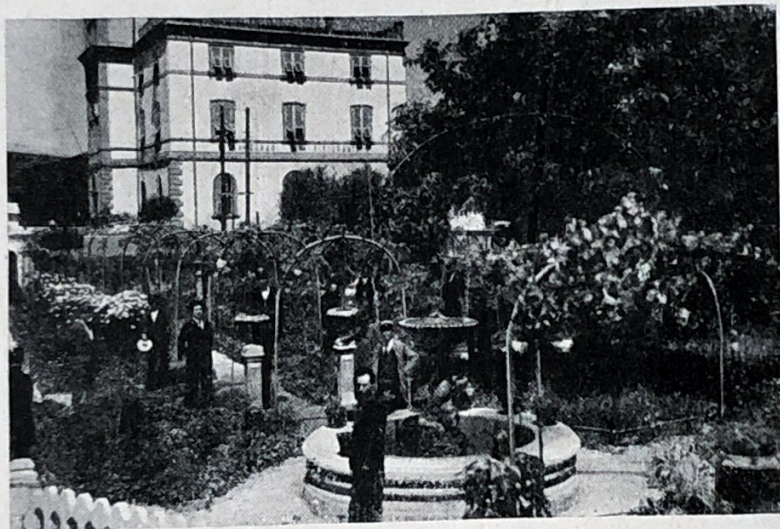
E le nostre stazioni furono ogni anno più trascurate. Nessuno poteva pensare, in quei disgraziati anni del dopo guerra, a ridar vita ad una iniziativa di abbellimento che avrebbe trovato certamente indifferente l'Amministrazione ferroviaria ed indolente o restìo il personale.

A questo si potè pensare solo quando la pace sociale fu finalmente conquistata e lo spirito e l'ordine nuovo ridestarono nei ferrovieri l'esatta e viva coscienza dei proprî doveri.

In questa atmosfera di tranquillo lavoro, la rinascita di ogni sentimento generoso e gentile offriva la migliore e più sicura base per la ripresa della bella iniziativa.

Questo fu felicemente intuito dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche quando, avvicinandosi l'anno giubilare, pensò di far assumere un aspetto più lindo e più gaio alle stazioni ferroviarie che avrebbero fatto gli onori di casa ai convogli dei pellegrini, accendendo fra esse una nuova e più vivace gara di abbellimento.

Fu così che, a distanza di molti anni, la serie dei concorsi si riapriva e questa volta in molto migliori e più promettenti condizioni.

Il vivo interessamento subito dimostrato da S. E. Ciano e dal Direttore Generale delle Ferrovie, i rapporti di collaborazione normalmente esistenti fra l'Enit e l'Amministrazione ferroviaria e la diretta partecipazione di questa all'organizzazione del Concorso, costituirono i nuovi e decisivi elementi della rapida affermazione della iniziativa, alla quale non era mancata l'entusiastica adesione dei due Istituti che ne avevano la tradizione, il Touring e la Federazione Italiana dei Consorzi Agrarì.

LA STAZIONE DI S. PIETRO VERNOTICO (LECCE).
(Premio di medaglia d'oro)

vivaci colori. Tutto questo deve essere fatto conoscere ed apprezzare anche a chi non ha potuto vedere; perchè il principale valore di queste gare sta appunto nella loro azione educativa che lascia tracce durature nel personale e nel pubblico.

Quando, sul finire dell'anno scorso, il Comitato cominciò la organizzazione pratica del Concorso, ben rare erano le stazioni che presentassero appena qualche principio di adornamento floreale.

Le superfici di terreno adiacenti ai fabbricati, specialmente nelle stazioni dei Compartimenti di Reggio Calabria, di Palermo e della Sardegna, erano utilizzate per depositi di materiali o presentavano l'aspetto di terra incolta, con qualche pianta selvatica, sterpi ed erbacce.

Anche dove la passione di pochi era riuscita a creare un embrione di giardino, avevano pensato i successori a lasciarlo deperire, sfruttando, tutt'al più, i terreni adiacenti alle stazioni per coltivazioni ad orto o a cereali.

Tutto dunque era da fare ed il tempo disponibile era molto breve: in sei mesi dovevano sorgere fiori e piante dove non erano che erbe selvatiche. Si pensi ad un Capo stazione che, senza pur possedere, in molti casi, gli elementi primi dell'arte del

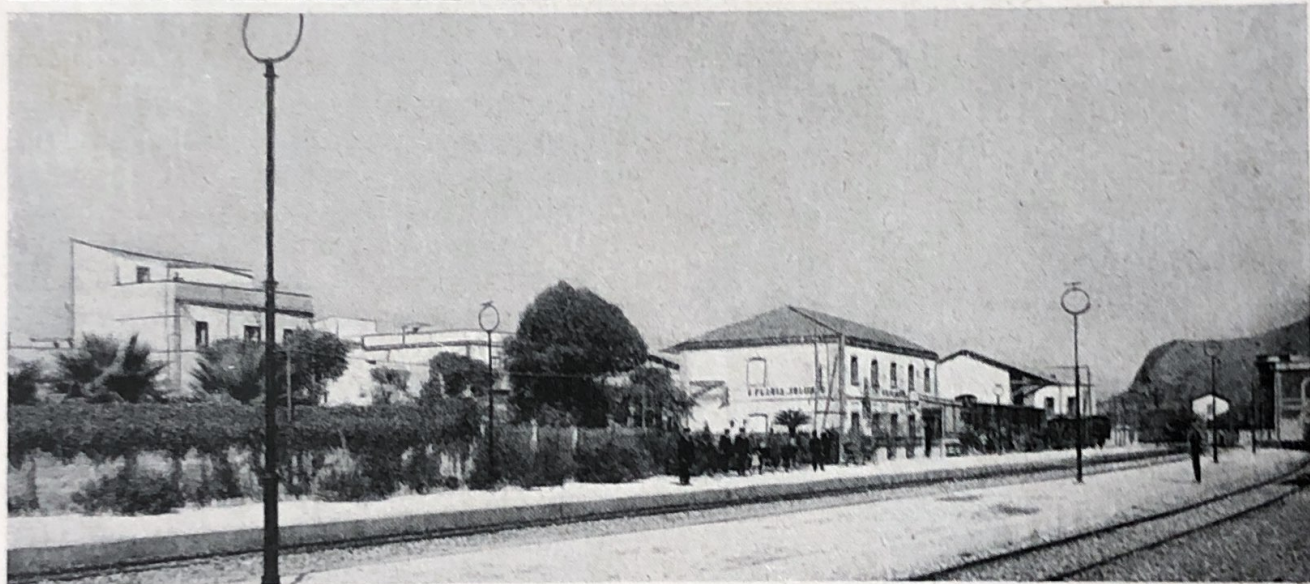
I risultati pratici della prima gara svoltasi durante l'Anno Santo, tutti li hanno potuto vedere trovandosi a passare o a sostare in stazioni ben note, che apparivano quasi irriconoscibili, tanto erano state trasformate nella loro veste, ora linda e pulita.

Dopo questa specie di esperimento così ben riuscito, non restava che persistere con metodo; e per il 1926 si pensò giustamente di portare la gara nelle linee delle regioni meridionali ed insulari.

La diretta partecipazione dell'Amministrazione ferroviaria consigliò di attenersi ai Compartimenti organici e furono così chiamate a concorrere le stazioni comprese nei Compartimenti ferroviari di Napoli, Bari, Reggio C. e Palermo e nella Delegazione di Cagliari.

Di questo Concorso debbo particolarmente parlare.

Non basta aver avviato tanti ferrovieri nell'arte della coltivazione dei fiori destinati alla decorazione; non basta aver rallegrato la vista di migliaia di viaggiatori che hanno intravisto dai finestrini delle carrozze fuggenti le oasi policrome o hanno gradevolmente ingannato la noia delle lunghe attese nelle stazioni, dinanzi al verde riposante di un giardinetto, dove l'uggia scompare e il viaggiatore non si sente più solo se può ammirare una massa fiorita di pelargoni, di petunie, di dalie o di verbene, un pergolato di glicine spioventi o di rose rampicanti dai

STAZIONE DI GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA).
(Premio di medaglia d'oro)

In alto: STAZ. DI LETOJANNI (MESSINA) (*Premio di medaglia d'oro*) - *Al centro* STAZ. DI SANTA FLAVIA-SOLUNTO (PALERMO) (*Premio di medaglia d'oro*) - *In basso:* STAZ. DI PIAZZA ARMERINA (CALTANISSETTA) (*Premio di med. d'argento*).

STAZIONE DI TRANI (BARI).
(Premio di medaglia d'oro)

giardinaggio, deve risolvere un problema così arduo, dedicandovi il poco tempo che gli resta fra un treno e l'altro, e quando glielo consentono le esigenze non lievi del servizio! Preparare ed adattare il terreno incolto, cercare semi e piante in centri spesso molto lontani, procurare l'acqua mancante o scarsa in molte stazioni del Mezzogiorno e della Sardegna e poi preservare le delicate culture dal clima torrido e dalle forti correnti di vento. Tante e così gravi difficoltà, in così breve spazio di tempo e con mezzi tanto limitati, potevano solo vincere la energia e lo spirito di iniziativa dei nostri Capi stazione, aiutati — giova dirlo — dall'Amministrazione e specialmente dai Capi dei Compartimenti ferroviarî.

Ben 510 stazioni, su 618 chiamate a concorrere, hanno preso parte alla gara e la relazione della Giuria ricorda che la percentuale dell'83 % dei concorrenti non era stata mai raggiunta in nessuno dei precedenti concorsi.

Ma occorre aggiungere che in tutte le stazioni, anche in quelle che non hanno partecipato al Concorso, si nota la tendenza ad abbellire la propria sede e quei Capi stazione — pochi davvero — che non giunsero in tempo a presentare qualche cosa di completo, hanno pur preparato il terreno ed iniziato la disposizione delle aiuole, col proposito di provvedere, per la prossima stagione, alla trasformazione completa delle aree a giardino.

Le coltivazioni ad orto od a cereali vanno così a mano a mano scomparendo o sono in gran parte sacrificate per l'impianto dei piccoli giardini. È il mirabile effetto dell'azione educativa di queste gare che spinge ad abbandonare l'attrattiva di un tornaconto immediato e personale per un più nobile ed alto concetto di estetica e di bellezza.

La giuria, dopo un esame attento e paziente dei pregi e dei difetti delle varie decorazioni, ha premiato 205 stazioni distribuendo 21 medaglie d'oro, 11 di vermeil, 102 di argento e 71 di bronzo, oltre a 52.000 lire di premi in denaro e gratifiche al personale subalterno di tutte le stazioni premiate.

Il primo premio è toccato alla stazione di Macomer. Nella modesta stazione sarda che trae la sua importanza ferroviaria dall'incrocio con le linee secondarie verso Nuoro e Bosa, nulla esisteva prima del Concorso. Quello che ha saputo fare in pochi mesi quel Capo stazione, Giovanni Spada, vincendo le avversità della dura roccia e dell'argilla arida, ha voluto descrivere con penna di maestro Carlo Montani nel quotidiano di Roma *Il Messaggero,* facendo giustamente di lui un modesto eroe della gara di quest'anno. Sacrificio e denaro ha egli speso con entusiasmo ed il giardino che adorna ora la stazione è un piccolo gioiello del genere. Il gusto nella distribuzione delle piante da fiori, degli alberi e dei piccoli viali hanno rivelato un'anima di artista.

Peccato che la fotografia che pubblichiamo della stazione non dia che una pallida idea del suo lavoro.

Ma dobbiamo aggiungere che Giovanni Spada ha fatto qualche cosa di più che abbellire la propria stazione: ha voluto anche aiutare nella gara i colleghi delle altre stazioni della Sardegna, fornendo loro disinteressatamente fiori e piantine. Tanto ha potuto la passione dei fiori da far superare in lui ogni legittimo egoismo di concorrente!

STAZIONE DI CAROVIGNO (LECCE).
(Premio di medaglia d'argento)

E la Giuria ha tenuto particolare conto di questa virtù singolare.

Sulla Foggia-Bari molte stazioni hanno gareggiato in bellezza; ma più completa ed armonica è sembrata Trani. Le fanno ala due graziosi giardini a grandi aiuole con palme e rose rampicanti.

Piante spioventi in vasi ornano graziosamente i fanali del piazzale e le colonne della tettoia.

Nella regione partenopea alla stazione di Torre Annunziata C. son toccati gli onori della vittoria, attribuitile principalmente per il prodigio che ha compiuto quel Capo stazione nel saper difendere dalla violenza dei venti marittimi e dal fumo delle locomotive associato a quello delle officine, le belle aiuole fiorite e le mille varietà di piantine coltivate con amorosa cura nei 120 vasi adornanti con gusto le colonne del porticato.

STAZIONE DI TORRE ORSAIA (SALERNO).
(Premio di medaglia d'argento)

Nel Compartimento di Reggio Calabria ha vinto le altre, per eleganza e sapienza di distribuzione, la stazione di Villa S. Giovanni.

Tutti gli adornamenti ottenuti in un terreno sabbioso e vincendo l'ira dei venti, dalla graziosa villetta tra i binari di corsa e quelli di manovra, alle aiuole che circondano il fabbricato viaggiatori, dalle vasche alla piscina armoniosamente distribuite, sono opera sapiente e paziente del personale della stazione che ha affrontato le spese non lievi con volontarie contribuzioni mensili.

Ricco di risultati è stato pure il vasto Compartimento di Palermo che ha dato la maggiore quantità di concorrenti e quindi di premiati. Ma le difficoltà non sono state minori che altrove!

Il clima incostante, il terreno prevalentemente roccioso, i venti frequenti e violenti hanno reso difficile la coltivazione di piante di abbellimento.

I lavori di S. Flavia Solunto hanno prevalso su quelli di Milazzo e di Termini Imerese, pure premiati con medaglia d'oro.

E pensare che l'anno scorso, correndo su quella linea incantevole che congiunge Messina a Palermo, potei ammirare l'unico adornamento della stazione di Flavia, costituito allora da un povero esemplare di ficus!

Pregi e difetti si alternano e direi quasi si compensano in tutte le altre stazioni premiate.

Alcune fra le principali, a causa della disposizione dei binari, delle tettoie e dei piani di caricamento, non poterono dedicare spazio alcuno alle aiuole e la decorazione dovette limitarsi ai marciapiedi esistenti sotto la tettoia, con la scarsità di spazio imposta dalle esigenze del traffico. Ma questo non è certo difetto da attribuirsi al personale

In alcuni casi invece si è ecceduto nella misura, perdendo la linea di sobrietà che deve sempre conservare una buona decorazione floreale, specie se destinata ad abbellire un fabbricato dalle linee semplici ed austere, come è generalmente una stazione ferroviaria.

STAZIONE DI BOIANO (CAMPOBASSO).
(Premio di medaglia d'argento)

Ebbi occasione di rilevare fin dall'anno scorso, commentando nella « Rivista delle Comunicazioni ferroviarie » i risultati del Concorso dell'Anno Santo, come in molti casi si veda trascurato l'aspetto generale per tener troppo conto dei particolari.

Si dà, ad esempio — dicevo — troppa importanza alla varietà policroma dei fiori ed alla rarità della specie, come se proprio dalla varietà e dalla rarità delle piante e dei fiori dipenda la bellezza di una decorazione. Ricordo a questo proposito il parere di uno dei più stimati tecnici dell'arte del giardinaggio, l'architetto Giuseppe Roda, che fu il relatore dei Concorsi dell'ante guerra.

« Molte volte — scriveva il Roda — è assai più decorativa una pianta comune ed indigena robusta e producente una gran massa di foglie di un bel verde vivace o di fiori a tinta brillante, che non una pianta esotica che si sviluppa male ed ha aspetto rachitico e malaticcio; si dovrebbe comprendere come sia assai più decorativa una massa di fiori di una sola specie e tinta che non una miscela di fiori a tinte varie ed alcune volte contrastanti le une alle altre ».

Un altro difetto che si osserva quest'anno in molte stazioni è dato dal frazionamento eccessivo del terreno disponibile in troppo numerose aiuole, con la pretesa di farle diventare dei piccoli giardini in miniatura.

Non è questo lo scopo di tali gare tendenti solo a far sorgere gruppi di piante e di fiori che formano graziosa cornice ai fabbricati.

Anche quelle decorazioni artificiali e puerili formate con detriti di roccia, sassi o cemento sarebbe desiderabile che, in omaggio all'estetica ed al buon gusto, fossero del tutto abbandonate.

Sarà sempre più decorativo un gruppo di piante o una massa fiorita di pelargoni o di petunie che una figura d'Italia approssimativamente ottenuta con pietruzze e pianticelle.

Bellissimi effetti invece si sono ottenuti in questo come nel precedente Concorso con piante rampicanti, specialmente nelle medie e piccole stazioni.

L'uso di piante, siano esse a fogliame o a fiori — edera, passiflore o rose sarmentose — va diffondendosi e deve essere largamente consigliato, perchè unisce all'effetto di bella ornamentazione una facile e poco costosa manutenzione.

Ma un'altra constatazione dobbiamo qui fare, che prova come anche il nostro popolo si educhi celermente all'amore non solo, ma anche al rispetto del bello: le piante ed i fiori delle stazioni sono stati ovunque rispettate anche dove si è fatto a meno di proteggere i giardinetti con appositi ripari.

Pensiamo anzi che si potrebbe trovare il coraggio sufficiente a togliere di mezzo tutte le protezioni antiestetiche e — diciamolo pure — alquanto incivili, costituite da steccati o staccionate di legno o di cemento, sostituendole t[illegible]tt'al più con qualche filo di ferro o, meglio ancora, con siepi ornamentali.

Sono queste esigenze eccessive? Non lo crediamo e siamo certi che la prova sarà fatta e con sicuro successo.

Per ora dobbiamo limitarci a riconoscere che molto si è fatto in questi due anni e il primo benefico effetto è certamente già raggiunto: quello di risvegliare nel personale delle nostre stazioni l'amore alla pianta ed al fiore.

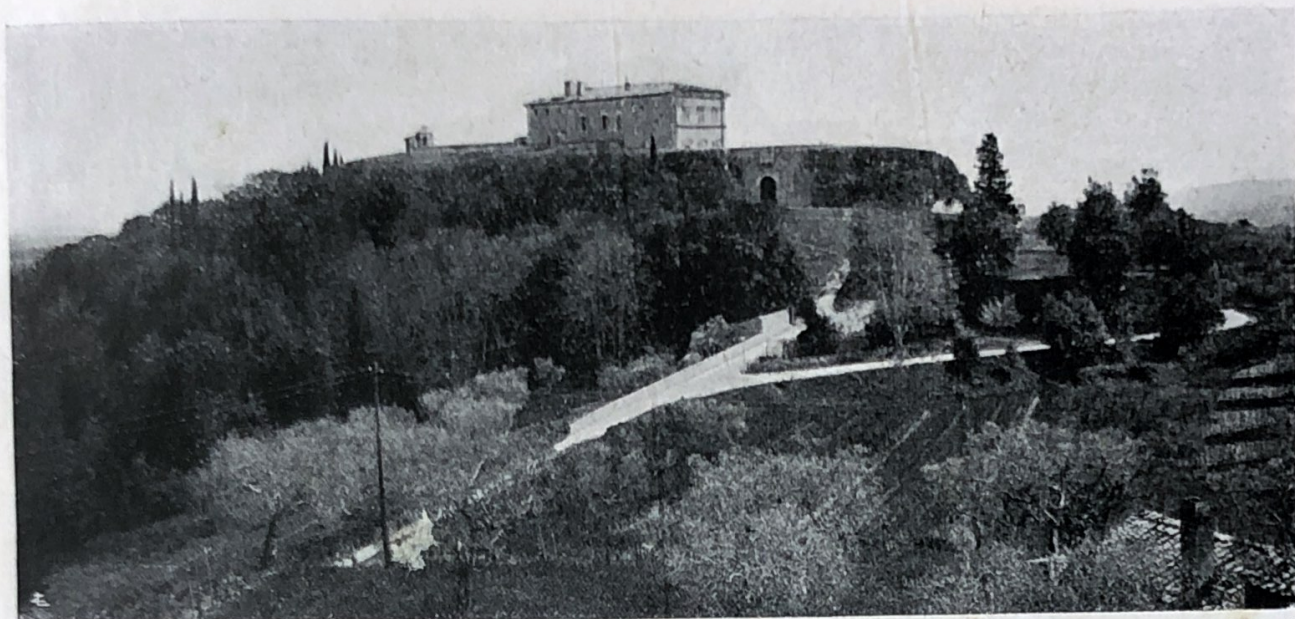
Occorre ora continuare con tenacia, facendo tesoro dell'esperienza. È questo il compito degli Enti promotori, affiancati alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed all'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario, la giovane ed attivissima istituzione, che già quest'anno ha concorso, con le valide forze della sua organizzazione vasta e fattiva, alla riuscita della gara.

Non si riposa però sugli allori.

È già pronto il programma generale per la continuazione dei Concorsi nei prossimi tre anni, durante i quali si risalirà a tappe le linee dei Compartimenti centrali e settentrionali. Quei di Roma, Ancona e Firenze saranno intanto il campo di contesa per il 1927.

Le gare si estendono così a mano a mano a tutte le linee della rete, senza perder di vista il già fatto; che dovrà essere, con opportuni mezzi, mantenuto e, ove occorra, corretto e migliorato.

Gare di gentilezza e di bellezza, manifestazioni non ultime dell'energia giovane che è insieme maturità feconda dell'Italia nuova!

E. TEDESCHINI - LALLI.

(fot. Alinari)

CASTELLO DI BELCARO (SIENA).

IL CASTELLO DI BELCARO

Un folto di lecci cinge, tutt'intorno, il colle di Belcaro che si drizza a un tratto, quasi a minaccia della valle, sassoso sotto una lieve buccia d'erbe e di eriche, e le mura del castello, coperte di licheni e di fungaie verdastre, emergono appena dalle fronde degli alberi. Un viale gira e rigira fra i tronchi e la macchia bassa, come se cercasse il passo dove il pendio è meno ripido ed il bosco meno aspro e si slarga, in alto, in un piccolo ripiano, fra gli alberi che diradano e lasciano in mezzo uno spazio vuoto. La rocca appare, allora, silenziosa, nella maestà della sua mole disadorna.

Le origini del castello di Belcaro sono, in verità, molto incerte. Da una memoria inedita di Giuseppe Camaiori che, nei primi del secolo scorso, raccolse molte interessanti notizie sull'antichissimo fortilizio, si apprende che, nell'anno 1797, in prossimità della strada che da Belcaro conduce a Siena, fu scoperta una grotta e che, ivi, tra varie monete che l'avidità dei rozzi inventori avrebbe sottratto alle indagini degli studiosi, furono trovate alcune medaglie, una delle quali, di rame, recava la leggenda *Concordia Augustorum* e l'immagine dell'Imperatore Vespasiano.

La notizia tramandataci dal Camaiori è senza dubbio molto importante. È noto, infatti, che una delle principali vie di comunicazione di Roma imperiale passava da Siena e che la piccola colonia militare, fondata come alcuni vogliono, da Cesare, o, come altri pretende, dai Triumviri che l'avrebbero intitolata al grande scomparso, si era trasformata, ai tempi di Augusto, in una fiorente città. Può darsi, pertanto, che il vicino colle di Belcaro, fortissimo per la sua posizione, sia stato munito di opere di difesa e che qualche presidio vi abbia avuto stanza.

Ma ognuno comprende a quali belle chimere si potrebbe arrivare, spingendo tanto lontano simili ricerche e come sia preferibile di starsene all'opinione comune, secondo la quale il castello di Belcaro sarebbe sorto fra l'XI e il XII secolo, quando, affermatasi nella città l'autorità dei Consoli e dei primi Magistrati Municipali, i discendenti di Winigiso di Rainieri, ultimo Conte di Siena, divisi in molti lignaggi, stesero la loro signoria per gran tratto dell'antico territorio senese e popolarono la campagna di castelli e di rocche, dalle quali, per lungo volgere d'anni, contrastarono, ora con l'intrigo, ora con le armi, la crescente potenza del Comune che dovè molto pazientare e non poco combattere, per ridurli all'obbedienza delle proprie leggi.

La prima memoria del castello di Belcaro si trova in un lodo di un certo Rusticus,

(fot. Alinari)

IL VIALE PER IL CASTELLO DI BELCARO (SIENA).

Arciprete senese, il quale ci apprende che, nell'anno 1199, la rocca apparteneva ai Conti Guidone e Curtonecchia Marescotti, ed i cronisti narrano che essa era assai munita e circondata da un profondo fossato che la proteggeva dalle sorprese degli assalitori. Ma nessuna traccia rimane, ormai, delle torrette e dei bastioni che ne guarnivano le mura, come non rimane più traccia degli edifici che sorgevano entro il càssero e dei quali furono trovate le fondamenta nei primi dell'Ottocento.

Così, di quella che fu la rocca dei Marescotti e che, nel corso dei secoli, subì radicali trasformazioni, nulla resta ai nostri giorni, ad eccezione della torre che sorge a picco sul dirupo e che, incorporata al palazzo, ne costituisce un angolo e del muro di cinta, di cui furono abbattuti i merli e tolte le difese.

⁂

In un angolo della chiostra formata dalle mura che avvolgono in un'ampia cerchia ellittica la sommità del poggio, forse, appositamente spianata, è rincantucciato, quasi nascosto, il ridotto. Non un rumore, non un'eco della vita che canta e s'industria nei campi e nei vigneti soleggiati, che romba, a quando a quando, nelle strade polverose, rompe il silenzio solenne che incombe su quest'angusto recinto, rinserrato tra un edificio massiccio che svolge in curva la severa facciata trecentesca ed il muro di cinta sormontato da una fiera corona d'archetti a pieno centro su basi piramidali rovesciate.

Nel cortile del pozzo, terminato da due prospetti simmetrici d'effetto assai pittoresco, sorge il palazzo costruito da Baldassarre Peruzzi nella prima metà del XVI secolo, ma sciupato dai lavori di restauro eseguiti, con poco rispetto per l'opera dell'insigne maestro senese, nei primi dell'Ottocento, che dettero alla grandiosa costruzione l'aspetto banale d'una villa moderna. Tuttavia, nel fregio del cornicione, nelle vôlte a crociera su capitelli pensili di alcune sale del piano nobile, nel grande affresco e nelle grottesche del vestibolo, si ritrovano l'eleganza e l'originalità dell'architetto della Farnesina e del palazzo Massimo delle Colonne, la fantasia e la grazia cinquecentesca del pittore di Santa Maria della Pace.

Di là dal cortile, nel giardino, ornato di

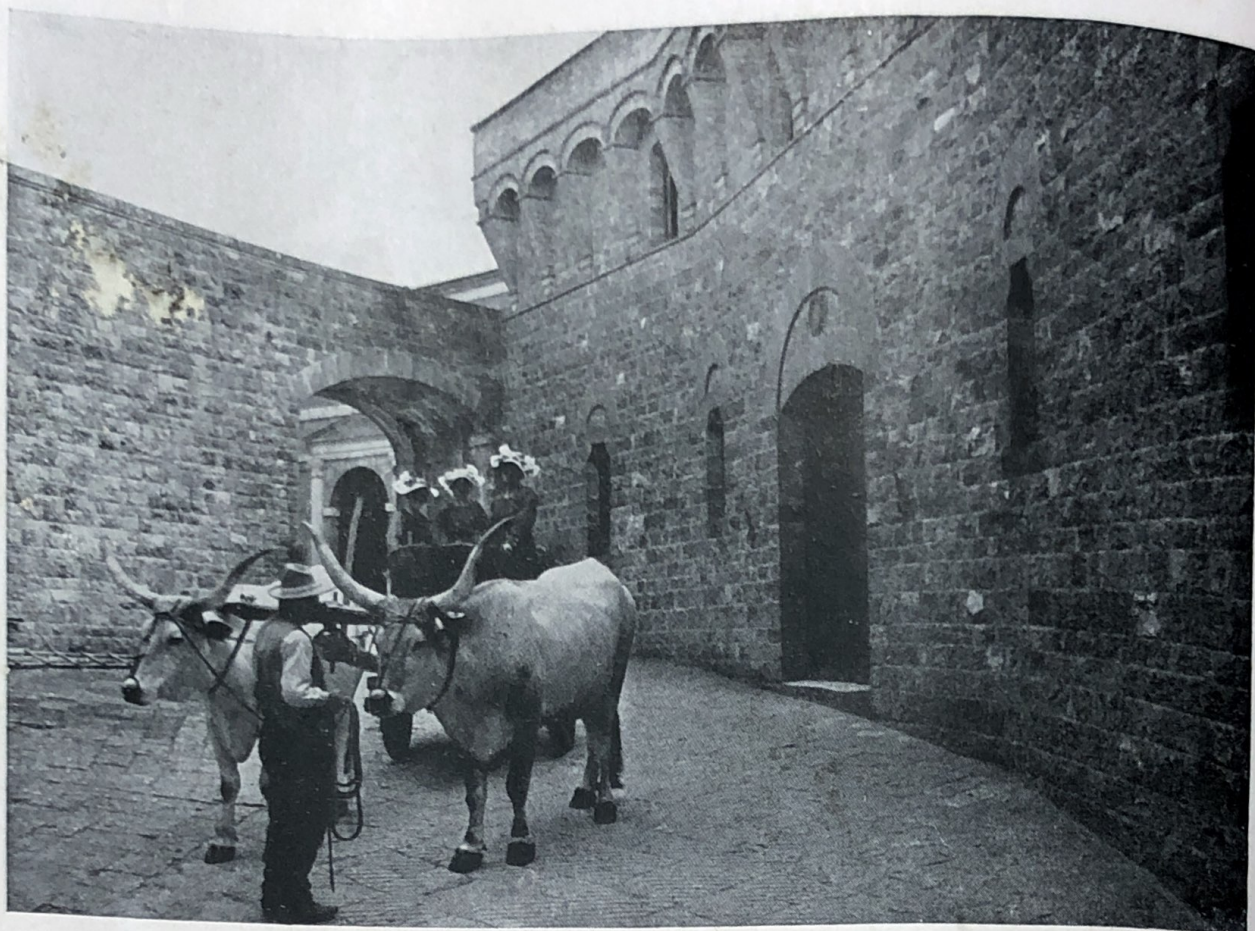
(fot. Alinari)

CASTELLO DI BELCARO (SIENA) - CORTILE COL POZZO.

caratteristici vasi toscani di terra cotta, sorgono la celebre loggetta e la cappella, piccoli e mirabili edifici, eretti dallo stesso Peruzzi nel 1530 e, dietro alla cappella, in alto, dove la cerchia delle mura si restringe, formando come uno sprone proteso sulla campagna, una vedetta incurva nella chiarità del cielo l'agili arcate del Trecento.

Una scaletta a chiocciola conduce sul cammino di ronda, dal quale si domina la città, alta sui tre colli che si rompono, ai lati, in profondi scoscendimenti. Grandi scalinate di orti nello spazio vuoto fra le mura che vengono giù, sino in fondo al burrone, come corde blande e le prime case della città, simili a fortilizi, sui loro sproni rigati dalle scolature nere e luccicanti delle grondaie. Dietro le prime case, uno sporgersi ineguale di facciate, di logge, di terrazze, di tetti, di torri mozze; un salire, un affollarsi disordinato d'edifici d'ogni altezza intorno al Duomo sublime nella luce, e, fuor dal fitto dei tetti, delle logge, dei cornicioni merlati, sottile, diritta, fiera come l'asta d'un gonfalone, la torre comunale. Tutt'intorno, la campagna amplissima riempie d'apparenze incerte l'orizzonte sperduto. Da un lato, il Pian del Lago, la selva di Lecceto, i colli ondulati del Chianti; dinanzi, come un mare in tempesta, lunghe ordinanze di colline che si rincorrono verso la Maremma selvaggia; dall'altro lato, la Valdichiana cerula sotto un velo di lontananza, l'Amiata che s'aderge dai vapori sospesi sulla valle dell'Orcia. Ed, in mezzo a quella campagna, un poco aspra, un poco sepolta, un poco scolorita, con le olivete intramezzate di cipressi, con le chiese ed i conventi solitari al sommo dei colli, con le strade scoscese fra siepi irte di rovi, Siena pare tutta raccolta in se stessa, lontana, quasi irraggiungibile, nel suo passato.

⁂

Spentasi a Ferentino la gloriosa ed agitata esistenza di Federigo II e spezzatosi il freno che l'autorità dell'Imperatore aveva imposto alle fazioni della Toscana, le antiche competizioni, a lungo represse, non tardarono a scoppiare in aperta guerra. Narrano i cronisti senesi che «primi i Guelfi fiorentini, levatisi a rumore e cacciati i capi di parte ghibellina, uscirono sulle terre e le campagne della città nemica e ne devastarono le ville e le castella». Fra i luoghi forti che, *in sen. agro hostili invasione,* furono guastati, o distrutti dai Guelfi fiorentini, Sigismondo Tizio nomina, appunto, il castello di Belcaro.

(*fot. Alinari*)

CASTELLO DI BELCARO (SIENA) - INGRESSO CON CARRO E BOVI.

I Marescotti ebbero, dunque, a subire quel danno ed uno, non minore, nel 1269, quando il Magistrato dei Dodici, sbigottito per la notizia della vittoria di Carlo d'Angiò e della morte di Manfredi, a prevenire i pericoli che potevano derivare allo stato dalle risorte speranze guelfe, disposto che un maggior numero di cittadini vegliasse alla difesa della patria e che i luoghi forti venissero diligentemente guardati, decretò che una parte delle mura del castello di Belcaro, vicinissimo alle porte della città e munito di formidabili opere di difesa, venisse smantellata, acciocchè, cadendo esso nelle mani dei fuorusciti Guelfi, non diventasse cagione d'inquietudine per la sicurezza della Repubblica.

Nulla di preciso può dirsi circa alle vicende del castello, dall'anno 1269, al principio del secolo XIV; ma, da notizie e da documenti attendibili, resulta che, nei primi del Trecento, esso passò in proprietà dei Conti Salimbeni, i quali, dal miserevole stato, in cui lo avevano ridotto le accennate devastazioni, lo restituirono a quello splendore che fece dire agli storici senesi di quel tempo esser le case e le rocche dei Salimbeni « fra i più nobili edifici della città e del suo territorio ».

Erano, infatti, quelli gli anni meravigliosi, nei quali il popolo senese, fiero delle sue tradizioni e della sua gloria, temprato alle grandi opere da un secolo di guerre e di lotte immani, volgeva ogni energia al rinnovamento edilizio della città e a dare incremento all'arte che, ben a ragione, fu detta « l'arte lieta fra lieto popolo ». Già il Duomo levava al cielo le cuspidi splendenti d'aurei mosaici, e le vôlte costellate, e i possenti pilastri, nei quali s'era esercitato lo scalpello di Niccolò e di Giovanni Pisano; già l'ancona di Duccio della Boninsegna luceva d'oro sotto la bella cupola esagonale; già, lungo le vie scoscese e tortuose, sorgevano le case dei Tolomei, dei Tegliacci, dei Marescotti, dei Piccolomini, splendide come regge, terribili come fortezze; già, per la ampia curva del Campo, una superba corona d'edifici continuava e sviluppava il magnifico gotico del palazzo dei Governatori; fiorivano Simone Martini e Ambrogio Lorenzetti; mormoravano sotto le grandi vôlte ogivali, le fonti nuove; s'aprivano sulla campagna

ineguale, maestose ed ornate come archi di trionfo, le trentotto porte della città e, per tutto il territorio dello Stato, le ville, i monasteri, gli antichissimi castelli feudali si ammantavano nella bella veste gotica del Trecento.

Ma, in mezzo a tanta prosperità ed a tanto splendore, un seme di discordia e di divisione era tenuto acceso fra i senesi da una improvvida legge che escludeva dalla suprema magistratura della Repubblica, non tanto i nobili, quanto ogni altro ordine di cittadini che non fosse quello dei Mercatanti; sicchè, del malanimo di molti che vedevano in quell'esclusione un'ingiustizia ed una violazione patente dei principî fondamentali del regime comunale, profittavano i gentiluomini, per insinuare agli orecchi dei popolari essere, ad ogni costo, da abbattersi la superbia dei Nove che, mentre le gravezze dello Stato dovevano essere da tutti egualmente sostenute, godevano da soli gli onori e l'autorità dei supremi uffici. Dei tumulti e delle sedizioni che seguirono da questo stato di cose e che, dal 1355, ai primi del secolo XV, travagliarono la vita cittadina e furono cagione di lutti e di rovine infinite, i Salimbeni, subdoli, violenti, insofferenti d'ogni freno, dominati da uno smodato desiderio di potere, furono, volta a volta, i sobillatori astuti ed i capeggiatori palesi: oggi, con i nobili contro i popolari che essi stessi avevano innalzato con le armi alla suprema magistratura; domani con i popolari contro i nobili, se così li consiglia l'ambizione, o se li muove il tornaconto. Ma un giorno il popolo, sollevatosi contro i Reggitori della Repubblica, si volge improvvisamente ad assaltare i palazzi e le rocche dei Salimbeni, dai quali si crede tradito, e le forza, e le distrugge, e ne disperde le macerie, quasi temesse di vederle risorgere, più minacciose e più belle, dalle loro rovine.

(fot. Alinari)
CASTELLO DI BELCARO (SIENA) - L'ABSIDE DELLA CAPPELLA CON AFFRESCHI DI BALDASSARRE PERUZZI.

Così, squarciate le mura, diroccati i bastioni, gli edifici rasi al suolo, il castello di Belcaro viene venduto dai Salimbeni a Nanni di ser Vanni Savini, il quale ne fa donazione a Caterina Benincasa che, avutane licenza dai Signori Governatori e da Papa Gregorio XI, v'erige il monastero di Santa Maria degli Angeli.

La leggenda che avvolge in un nimbo di luce mistica la figura di questa singolare fanciulla senese che, umilissima di nascita, priva di studî, vissuta sempre romita dal mondo e dagli uomini, sorge a un tratto, a

(fot. Alinari)

CASTELLO DI BELCARO (SIENA) - LA LOGGIA CON AFFRESCHI DI BALDASSARRE PERUZZI.

case dei vicoli, strette l'une all'altre, ammonticchiate, come schiacciate dalla mole del Duomo e su, nel grande edificio d'un rosso eguale, interrotto soltanto dal bianco delle bifore, l'attendono, dolce e benefica, i travagliati dalle miserie della vita. Una grande letizia religiosa emana dalla concordia del cielo, della terra, delle cose umili e buone che vivono nella beatitudine della luce. Sopraffatta dalla pietosa sollecitudine, vinta da una specie di ebrietà mistica, la santa incrocia le braccia sul petto come per contenerne l'ansia gioiosa. « O fuoco sopra ogni altro fuoco, imperocchè se' fuoco che ardi e non consumi! » esclama Caterina da Siena, ed un torrente di vita le inonda, a un tratto, tutto l'essere, mentre uno splendore insostenibile raggia dalla

dominare con l'eloquenza della sua parola e con la forza e il fervore dei suoi scritti, alcuni fra i maggiori eventi del secolo XIV e, dopo aver composto il dissidio tra i Fiorentini ed il Papa, sana lo scisma che dilania la Chiesa e restituisce a Roma il seggio pontificale, segue la santa nel suo romitaggio di Belcaro ed, ancor viva nella devozione del popolo, così ne racconta i prodigi: « Dal monastero di Santa Maria degli Angeli a Belcaro, Caterina Benincasa si avvia verso la città che appare fra le radure degli alberi, con i vicoli di Fontebranda che precipitano, come tanti baratri, lungo i fianchi scoscesi del colle e l'Ospedale di Santa Maria della Scala al sommo del poggio. Giù, nelle

sua persona ed il volto della fanciulla si trasfigura nel volto augusto del Redentore.

« Il campanile dell'antichissimo eremo di Lecceto, massiccio, come se fosse tagliato nella roccia viva, empie d'un giocondo scampanare il Pian del Lago e le valli d'intorno. È Pasqua di Resurrezione. La grande chiesa, solenne nella rude semplicità dell'architettura longobarda, risuona di canti. *Ecce agnus dei,* recita Frate Guglielmo da Lecceto, sollevando il Sacramento dalla pisside gemmata. E non è ancora spenta l'eco delle parole rituali, che l'ostia sfugge dalle mani del sacerdote e vola a posarsi sulle labbra di Santa Caterina.

« Una sera, nell'ora del vespero, mentre,

(*fot. Alinari*)

CASTELLO DI BELCARO (SIENA) - UNA VÔLTA DELLA LOGGIA CON AFFRESCHI DI BALDASSARRE PERUZZI.

dal terrazzo della muda smozzicata, la vergine Benincasa segue, con un'angoscia piena di palpiti inconsapevoli, le vicende del tramonto, lo Sposo divino scende a lei tra i bagliori del crepuscolo autunnale. « Quanto te più desidera, più te trova e gusta di te, sommo e eterno fuoco! » sospira la fanciulla ed abbandona sulle ginocchia il corpo esangue. « Io sono fuoco e tu se' la favilla » le dice il Redentore, e, toltole dal seno il cuore tormen-

tato dall'eterna lotta fra lo splendore ideale e la nostra umanità orgogliosa ed impotente, vi pone il proprio cuore ardente come fiamma viva ».

Così narra la leggenda, fiorita, or sono seicento anni, nelle campagne intorno a Belcaro, come fioriscono gli onesti fiori popolani del campo e della siepe.

*

Nell'anno 1525, il castello di Belcaro che, non sappiamo per quali vicende, era venuto in proprietà della famiglia Bellanti, fu venduto a Messer Crescenzio Turamini, nobile e munificente signore, amantissimo delle lettere e delle arti, il quale, essendovisi molto affezionato, commise a Baldassare Peruzzi di farvi importanti lavori di ricostruzione e di trasformazione e volle che, così il palazzo, come gli edifici minori, fossero decorati sfarzosamente e ornati d'affreschi, togliendone il soggetto dalle più leggiadre favole della mitologia ed ispirandosi alle Metamorfosi d'Ovidio che l'erudito umanista amava sopra ogni altro poeta latino. Ora, è noto come il Peruzzi, sommo nell'architettura, dovesse la sua fama di buon pittore alle opere di soggetto religioso, nelle quali univa alla perfezione della tecnica ed alla ricerca paziente e consapevole della forma e dei toni, proprie ai grandi maestri del Cinquecento, la grazia ingenua dei pittori senesi del XV secolo. Ma — come narra il Vasari — « venuto l'anno 1527 del crudelissimo sacco di Roma, il grande architetto senese fu fatto prigione dagli Spagnoli, i quali, dopo averlo spogliato d'ogni avere, molto lo tormentarono e lo straziarono, perchè, avendo egli l'aspetto grave, nobile e grazioso, lo credettero qualche gran prelato, o altro uomo atto a pagare una grossa taglia ». Meno male che, « avendo trovato quegli empissimi barbari che egli era un dipintore, gli fece fare uno di loro, che era stato affezionatissimo al Borbone, il ritratto di quello scelleratissimo capitano, nimico di Dio e degli uomini » e lo mandò in pace. Ma, sulla via di Siena, il Peruzzi cadde nelle mani dei ladri, i quali — scrive il Vasari — « sí lo spogliarono e lo derubarono », che il poveretto giunse in patria in camicia e fu dagli amici amorevolmente rivestito. Figuriamoci, se, ridotto a questi estremi, il pittore di Santa Maria della Pace poteva rifiutarsi ai gusti profani del ricco mecenate e sottrarsi al cimento nuovo! Si narra, però che, quando si accinse a decorare la loggetta, il Peruzzi rimase un poco incerto e dubbioso di sè. Ma fu un attimo. Un brivido di gioia gli corse per ogni vena e l'opera non ancora incominciata gli apparve, d'improvviso, compiuta sotto il mistero candido delle vôlte intatte. A lui non restava che la lieve fatica di strappare un velo. Lavorò senza riposo, senza contare le ore, i giorni, i mesi. Lavorò in uno stato di automatismo febbrile, e, mai come allora, il pennello gli era parso agile, obbediente, sensibile, fedele; mai come allora, i colori gli erano parsi fluidi, caldi, varî, luminosi, vibranti. Che cosa dipinse? Che importa! Conchiuse nel breve spazio d'una lunetta l'illimitato: il mare, il cielo, i grandi pascoli; dipinse ciò che alle arti figurative non è dato di riprodurre: il canto degli uccelli, la dolcezza dei frutti maturi, il profumo dei fiori, la freschezza delle acque, gli aliti del vento; espresse con la linea e con il colore i minimi moti del sentimento ed il brivido fugace della sensazione; dipinse la gio-

(*fot. Alinari*)

CASTELLO DI BELCARO (SIENA) - MADONNA COL FIGLIO E SANTI. (MATTEO DI GIOVANNI).

(fot. [illegible]linari)

CASTELLO DI BELCARO (SIENA) - CAPPELLA. PARTICOLARI D'AFFRESCHI DI BALDASSARRE PERUZZI.

vinezza, la grazia, l'amore, la gioia; trasse dalla natura e dalla vita ogni elemento di splendore e lo compose in una di quelle armonie perfette e nuove che sono come la risposta improvvisa ed impensata ad un presentimento antico dell'umanità.

Sul finire del XVIII secolo, una signora che forse si era compiaciuta dei versi di Pierre-Joseph Bernard — le gentil Bernard di Voltaire — ma che aveva in uggia Ovidio, fece dar di bianco alle vôlte della loggetta. Il Settecento, corrotto ed imbellettato, soleva usare di questi sgarbi al Rinascimento, in omaggio a qualche venerando principio d' alta morale. Ma, quando il velo di calce fu rimosso, il Rinascimento rise uno dei suoi più leggiadri sorrisi.

Una piccola porta dissimulata nella parete, mette in comunicazione la loggetta con la cappella, ed il profondo sentimento religioso che animò i pittori senesi del XV secolo, dai quali il Peruzzi ci appare sensibilizzato, ci sorprende, in pieno sogno pagano, come un rimorso. Così, quella piccola porta sta fra i due mondi, fra due civiltà diverse ed opposte, delle quali il grande pittore sentì ed espresse tutta la bellezza.

La cappella si compone di diverse parti disposte con sin[illegible]are sapienza. La vôlta di mezzo, a tutto ce[illegible], è ripartita con fasce dipinte a basso ri[illegible]evo, con chiaro-scuro ed intagli di squisita fattura. Nel centro, alcuni angioletti, nei quali le movenze, gl[illegible] atteggiamenti, il sorriso infantile sono studiati e riprodotti con cura affettuosa, sorreggono lo stemma dei Turamini, anch'esso opera del Peruzzi che, imitando il processo robbiano, si valse con bell'effetto, nella decorazione, della terracotta colorata. Otto angeli, disposti, due a due, nei quattro angoli, reggono lo stemma dei Turamini, anch'esso pena con la punta dei piedi gli intrecci finemente intagliati delle cornici ricorrenti, sembrano librati nello spazio. Quattro arazzi son tesi, come a riparo di altrettante aperture ottagonali simulate nella vôlta ed, in ciascuno di essi è rappresentato, con singolare larghezza di disegno e nobiltà d'espressione, un evangelista. La vôlta della tribuna ha delle cornici verticali ed orizzontali che formano quindici compartimenti, nei quali sono rappresentati fatti del Nuovo Testamento, martiri e figure allegoriche. Una Madonna fra quattro Santi è asssisa sul trono ed il bel volto è illuminato da un sorriso dolcissimo. Una calma celeste spira dalla

fronte augusta della Vergine, mentre il bambino, sorretto dalla madre, si leva a benedire, in un atteggiamento pieno di fascino e di grazia infantile.

***

Si combatte intorno a Siena. La vecchia Lupa di Montaperti, circondata da ogni parte, si difende con le unghie e con i denti, per non farsi avvicinare dagli assalitori. Ogni castello, ogni villa, ogni casa, ogni riparo offre agli Imperiali una resistenza lunga e disperata che nè la ferocia del Marignano, nè le potenti artiglierie spagnole, nè il numero soverchiante dei nemici riesce a disanimare. Dal castello di Belcaro, un purissimo eroe sorveglia le mosse delle milizie medicee e, sovente, le disturba e le frustra. Ma duemila fanti, con cinquanta cavalli e due cannoni, s'appressano alla rocca e la circondano. Li attende, impavido, il Duca di Belforte con i suoi sette uomini ed, al tamburino degli Imperiali che gli domanda se intenda arrendersi e lasciare la fortezza, risponde che vuole tenerla, o, combattendo, onoratamente morire. E, tosto l'Imperiali investono le mura del castello con ventiquattro botte e ne tolgono le difese. Un colpo porta via la testa al Duca di Belforte, onde gli altri sette sono costretti a capitolare.

Così Gian Giacomo dei Medici entra nel castello di Belcaro e, poichè Chiappino Vitelli tiene il campo sopra a Siena e la stringe da ogni parte, egli pone a Belcaro il suo quartier generale, e, ai dì 7 aprile 1555, scrive agli Otto della Guerra: « Subito che dall'ambasciatore di LL. SS. ieri l'altro intesi quanto loro occorreva e che desideravano, spedii un corriere a S. Eccell. Ill.ma (1), la quale ha mandato un suo segretario che debba rispondere a voce quanto è mente di S. Eccellenza, il quale si parte ora e se ne viene al fiume Tressa per abboccarsi con i loro ambasciatori. Però le SS. LL. potranno mandare i loro ambasciatori in quel luogo, acciocchè, abboccatisi con detto segretario, intendano pienamente la resoluzione di detta Eccellenza. Venghino dunque, tornando loro bene, che, oltre che questo servirà per salvacondotto, saranno accompagnati da un mio trombetta che viene con essa e nel medesimo istante se ne potranno ritornare a Siena a loro piacere con il che resto raccomandandomele.

« Da Belcaro al campo sopra a Siena ai dì VII Aprile 1555, Io Jacopo Marchese ».

Dieci giorni dopo, un colpo di colubrina spezzava l'asta della Balzana sventolante sulla torre comunale e s'aprivano agli Imperiali le porte della città. Così, con la storia di Siena, finiva la storia dell'antica rocca dei Marescotti e dei Salimbeni. Testimonî memori di tante vicende, rimangono, tuttavia, una delicata Madonna di Matteo di Giovanni e la campagna senese, sulla quale aleggia ancora l'anima della vergine Benincasa.

LORENZO POLLINI.

(1) Cosimo I dei Medici, Duca di Firenze.

Le tranvie e la disciplina del traffico

Son tre — perdonami lettore se comincio alla scolastica — gli elementi del traffico cittadino, che ora forma oggetto di tante discussioni e di tante preoccupazioni anche in Italia, ove fino a qualche anno addietro le stesse grandi città apparivano pressochè spopolate sicchè non vi era bisogno di imporre la mano, di crear regole di circolazione ed altri impacci; son tre, dicevo: l'uomo a piedi, il veicolo su rotaie, il veicolo libero. È inteso che parlando del veicolo libero intendo riferirmi prevalentemente all'automobile perchè la trazione animale va ormai scomparendo. Trascurerò pure la bicicletta perchè si può confondere (almeno fino ad un certo punto) col pedone e non farò una classe a parte della motocicletta che è, in fatto di pericolo se non d'ingombro, paragonabile all'automobile.

Com'è naturale, ciascuno di questi tre elementi accusa l'altro di prepotenza. Si ripete, con un personaggio in più, la favola del lupo e dell'agnello. L'agnello (siamo d'accordo?) è il pedone. Il lupo conducente del veicolo accusa l'agnello di sbarrargli la strada; ma non è detto che l'agnello sia sempre senza colpa. Terzo il tranvai aiuta spesso il lupo ad accoppar l'agnello rubandogli la visuale, quando non l'accoppa direttamente. Si conclude coll'invocar disciplina per tutti.

Dirò qualche cosa del pedone e poi tornerò all'argomento che mi sono prefisso col titolo: la disciplina tranviaria. Ricadrò, naturalmente, di nuovo sul pedone perchè esso ha due specie di contatti col tranvai: quando va per i fatti suoi da cavaliere di S. Francesco (frase di moda nell'anno francescano) e quando vi sale e ne discende trasformandosi in passeggiero.

Disciplina od educazione del pedone? Confesso che se sento parlare di disciplina del pedone, l'avvicinamento di queste due parole provoca in me una ripugnanza logica che stento a vincere: predicare la disciplina, l'obbedienza del pedone, fingendo di dimenticare quella delle tranvie e delle automobili, significa chiedere un sacrificio a chi meno può in favore di chi dispone di maggiori mezzi e di maggiore capacità. Pedone è anche la bambina inesperta che esce per la prima volta di casa sola, la vecchietta tremante che si appoggia al bastone, il villano che s'inurba e resta intontito dal fracasso cittadino, il convalescente ancora col cuore debole e la vista annebbiata che va in cerca di una boccata d'aria fresca, l'affetto da sordità, il corto di vista, il mutilato. Al contrario, chi guida un veicolo, sia tranvai,

LE BUONE REGOLE PER I CITTADINI CHE VIAGGIANO IN TRANVAI.

Per salire disponetivi nel senso della corsa, afferrate colla mano dritta il montante di destra e ponete per primo il piede sinistro sul montatoio.

Per discendere disponetevi nel senso della corsa afferrando colla sinistra il montante a mano manca e ponete a terra per primo il piede destro.

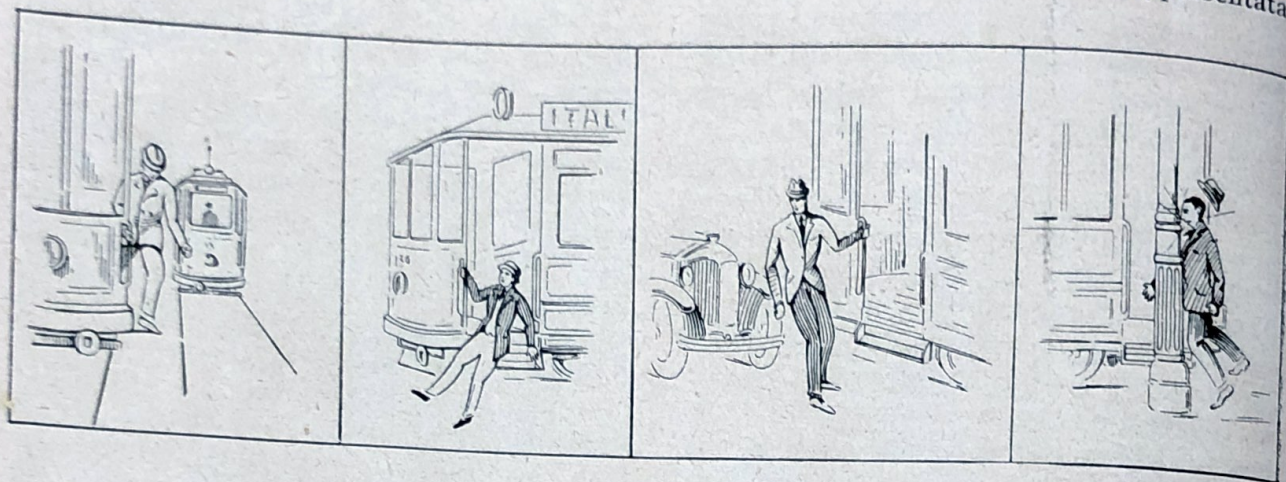
Non tentate mai di salire mentre la vettura è in moto o anche se la vostra impressione è che la vettura proceda a velocità limitata.

Non vi appoggiate mai contro i cancelletti che sovente o non hanno sufficiente resistenza o non sono bene assicurati alla vettura colle apposite serrature.

sia automobile o carretto è sempre un professionale o persona appositamente addestrata, con le forze fisiche integre, d'intelligenza e sveltezza superiori alla media. Da chi si deve pretendere di più? Chi ha maggiori doveri? Se vogliamo, dunque, esser giusti, parliamo di una *disciplina* del traffico e della *educazione* del pedone. Educarlo, sì, il pedone bisogna perchè egli si adatti alle nuove esigenze della vita; ma la disciplina va imposta specialmente a coloro che, avvalendosi dei mezzi meccanici di trasporto e godendone gli inestimabili vantaggi, debbono anche sopportarne le restrizioni e le responsabilità.

metropolitane è troppo costoso perchè si possa ritenere di prossima attuazione. È perciò del massimo interesse che le tranvie, praticamente insopprimibili e irreducibili, si adattino alle esigenze della circolazione moderna sotto il duplice aspetto della riduzione dell'ingombro delle strade e della sicurezza.

Le tranvie hanno il grave difetto di offrire una traccia rigida, immutabile, che non permette alla vettura di spostarsi in relazione alle accidentalità della circolazione. D'altra parte la traccia, rappresentata

LE BUONE REGOLE PER I CITTADINI CHE VIAGGIANO IN TRANVAI.

Non discendete dal lato dell'interbinario: commettereste una grave imprudenza.

Non discendete andando in senso contrario alla marcia.

Non discendete senza assicurarvi che potete attraversare la via in tutta sicurezza.

Quando discendete dalla vettura state bene attenti ai pali.

Le tranvie assorbono in tutte le grandi città (se si escludono i centri di Londra e Parigi, dai quali sono state scacciate in virtù di condizioni che forse altrove non si verificano) una parte di gran lunga prevalente nella circolazione. Quando si pensa che a Milano, su alcune linee, le vetture si dovrebbero seguire, in base all'orario, a meno di due minuti (1,52" sulla linea di Loreto) e che basta una piccolissima irregolarità per ridurre l'intervallo a metà o sopprimerlo, si comprende quale imbarazzo esse debbano rappresentare per la circolazione. Che dove più linee si sovrappongono, come spesso avviene (si pensi per Milano a Via S. Margherita, a Via Mercanti, a Via Tommaso Grossi), diventa inevitabile il fenomeno di un strada frequentemente bloccata dalle grandi vetture. Nè, come si sa, il traffico tranviario, malgrado l'aumento delle automobili, tende a scemare, chè al contrario cresce continuamente e il rimedio delle

dal binario, costituisce un elemento di sicurezza per i veicoli ordinari e i pedoni che possono prevedere le interferenze fra la rotta propria e quella del tranvai. Si comprende, ad ogni modo, che le tranvie, per rendersi d'ora innanzi tollerabili, dovranno mantenere una grande regolarità di marcia e un'andatura relativamente veloce, giacchè un veicolo tanto meno ingombra quanto più la sua velocità si avvicina a quella degli altri veicoli. Il tranvai, rispetto alle automobili, è un mezzo di circolazione lento e bisognerà quindi elevarne la velocità, misura che, del resto, s'impone anche a causa delle crescenti distanze.

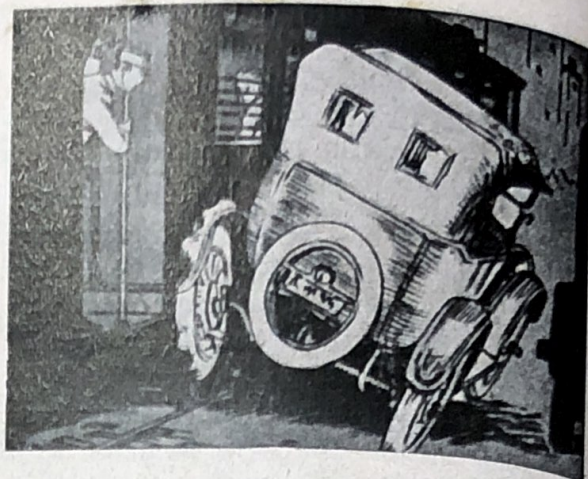
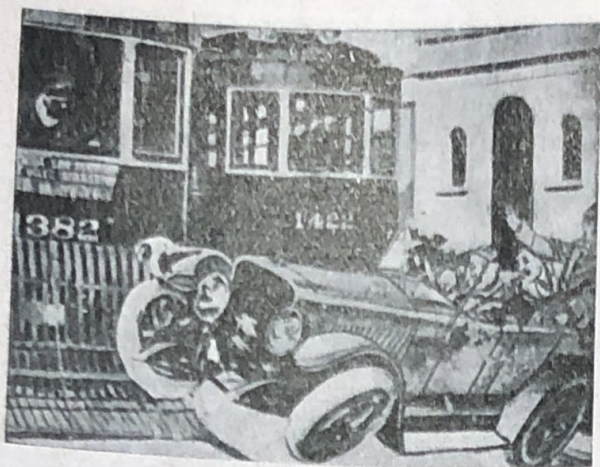
Ma, parlando di velocità, occorre distinguere fra velocità di corsa e velocità media. La velocità di corsa è, si può dire, quella massima della vettura, che corrisponde alla fase di percorso fra l'avviamento e la frenatura. La velocità media è, invece quella che si computa per una intera corsa, dividendo

la distanza per tutto il tempo impiegato, compreso quello speso nelle fermate. Quest'ultima è la velocità che interessa al viaggiatore (tanto che alcuni la chiamano anche velocità *commerciale*) ed agli altri veicoli che hanno in comune la strada col tranvai. È la velocità massima, al contrario, che influisce sulla sicurezza perchè è ad essa che si proporziona la lunghezza di frenatura negli arresti improvvisi provocati da pericoli di collisione.

Col crescere della velocità di corsa cresce anche la media: ma evidentemente si deve cercar di raggiungere la più alta velocità media colla minima velocità di corsa, perchè così si mette il meno possibile a repentaglio la sicurezza (ed anche perchè — argomento non trascurabile per l'esercente — si consuma meno energiá elettrica). Di qui la conseguenza unica: più che accrescere realmente la velocità bisogna ridurre al minimo il tempo perduto nelle fermate. Avviare e fermare rapidamente, mettere il pubblico in grado di salire e scendere dalle vetture nel modo più rapido. Le irregolarità di marcia e le lunghe file di vetture che ostruiscono le strade non sono sempre conseguenza del prolungarsi delle fermate, ma questa ne è la causa più frequente e l'unica, ad ogni modo, su cui possa influire la diligenza dell'esercente.

Al manovratore tranviario bisogna insegnare l'arte di fermarsi. Anzitutto il freno va usato in guisa che l'arresto sia pronto, come pronto dev'essere l'avviamento; poi la vettura deve essere arrestata al punto giusto. Non come avviene in quasi tutte le nostre città che il cartello di fermata è considerato come una indicazione approssimativa, per guisa che sia lecito fermarsi dieci metri prima o dieci metri dopo. No. Il manovratore deve essere abituato ad arrestarsi colla parete anteriore della vettura in corrispondenza esatta del cartello: i freni moderni permettono, in ogni caso, di osservare il segnale al decimetro (e va da sè che la posizione del segnale deve essere bene scelta). Solo in caso della presenza di un ostacolo sarà ammessa una eccezione; ma sarà un'eccezione giustificata dal fatto che, per esempio, il fermarsi esattamente al cartello ostruisca la portella d'ingresso o di uscita. Quando il pubblico saprà questo si raccoglierà nei punti da cui calcola di dover salire, e se quei che attendono presso un cartello sono molti, si divideranno, alcuni fermandosi in corrispondenza alla porta della motrice, altri in corrispondenza alla porta della rimorchiata. È evidente che così si acquisterà tempo nel carico delle vetture: oggi, invece, che il passeggiero fermo presso il segnale non sa con precisione il punto in cui dovrà salire bisogna attendere ch'egli, al momento opportuno, si avvicini percorrendo alcuni metri. Si tratta, è naturale, di piccole perdite di tempo, ma qui si ha da fare con secondi. Per una vettura costretta ad arrestarsi ogni trecento metri, venti secondi risparmiati per ciascuna fermata su una corsa di due chilometri, sommano due minuti, proprio l'intervallo fra due corse successive.

LE BUONE REGOLE PER I CITTADINI CHE VIAGGIANO IN TRANVAI.

Non sporgetevi mai dai finestrini per guardare o salutare. — Non sedetevi mai sulle catene di sicurezza. — Impedite ai ragazzi di stare sui paraurti. — Non siate impazienti al punto da fare i grappoli umani.

CARTELLONI USATI DAI TRANVAI DI BUENOS AIRES PER DIMOSTRARE « COME AVVENGONO LE DISGRAZIE ».

Inutile dire poi che bisogna far discendere i viaggiatori da una portella e farli salire dall'altra; si risparmia così la metà del tempo necessario all'incarrozzamento. Solo una ragione fiscale può aver impedito finora che questa regola, quasi universalmente osservata, non fosse accettata in qualche esercizio. Si teme, a quanto pare, che i viaggiatori, potendo, uso ladri, entrare da una porta ed uscire dall'altra, sfuggano al pagamento del biglietto. È questo pregiudizio evidente perchè anche ora, in caso d'affollamento, si può entrare ed uscire dalla stessa porta viaggiando egualmente a ufo e colla identica probabilità di eludere la vigilanza del fattorino.

Una particolarità che non va trascurata è quella dell'altezza dei montatoi sul livello stradale. A parte la incomodità, specialmente per le signore di età e... abbondevoli, coi montatoi troppo alti la salita dei viaggiatori dà luogo a maggiori perditempi. Chi è stato all'estero avrà notato come dappertutto i montatoi delle vetture siano tenuti assai più bassi che da noi. È bene poi che le piattaforme abbiano il pavimento allo stesso livello della parte interna delle vetture: così i viaggiatori andranno più rapidamente a prender posto.

E passiamo all'argomento della sicurezza. Anche qui (le solite scuse al lettore) diremo che i fattori della sicurezza son tre: il materiale, il personale, il pubblico. La linea e le vetture debbono essere studiate e mantenute bene; il personale deve essere scelto con cura, istruito a dovere, sorvegliato attentamente e in modo continuo; il pubblico deve essere educato!

BIMBI, NON AGGRAPPATEVI AI TRANVAI IN CORSA! ECCO QUANTO ACCADE!

La sicurezza meccanica dipende soprattutto dall'impiego di mezzi idonei di segnalazione e di frenatura. I segnali per tranvie, consistenti specialmente nel

IL SALIRE IN TRANVAI QUAND'ESSO CORRE, PRESENTA QUALCHE INCONVENIENTE.

blocco automatico per le sezioni a semplice binario intercalate nei percorsi a doppio binario, si sono negli ultimi tempi perfezionati notevolmente e, scegliendo un tipo accreditato, si ha la certezza quasi assoluta di un buon funzionamento. I freni moderni ad azione meccanica passati dalle ferrovie sulle tranvie sono di grande efficacia; se la manutenzione degli apparecchi è fatta bene, essi non vengono mai a mancare. Negli esercizi poco intensi si vanno generalizzando le porte a chiusura automatica. Cioè, nel partire il guidatore con una manovra a distanza può innalzare i montatoi e chiudere gli accessi, per fare l'opposto solo all'atto della fermata: resta così materialmente impedito al pubblico di salire o discendere mentre la vettura è in moto. Si riconosce, però, che in un esercizio intenso, con fermate frequenti tipo Milano, l'applicazione di questo provvedimento possa riuscire imbarazzante.

UN TRANVAI FERMO NON INTERROMPE LA CIRCOLAZIONE DEGLI ALTRI VEICOLI.

Si deve concludere che oggi la sicurezza meccanica ha raggiunto un grado tale da ritenersi sufficiente e che, del resto, non si saprebbe come accrescere.

Molti infortuni sono conseguenza di errori di condotta della vettura. Perciò si tende a dare sempre maggiore importanza all'esame fisico ed alla preparazione tecnica degli agenti addetti alla manovra.

Le grandi società tranviarie all'estero più che da noi attribuiscono sommo valore alle constatazioni mediche da farsi sugli agenti all'atto del reclutamento, per evitare di assumere persone di debole costituzione fisica o affetti da malattie che producono un indebolimento progressivo delle forze. Ma ora si fa di più: si ricorre anche all'esame psicotecnico, cioè non solo si fa una visita clinica per stabilire se l'aspirante all'impiego tranviario è sano e robusto, ha la vista e l'udito in ordine; ma si studia fino a che grado egli possiede le qualità che sono, direi, più dell'animo che del corpo. Attenzione diffusa, rapidità e regolarità delle reazioni, suggestibilità motrice, facoltà di apprezzare ad occhio velocità e distanze, rapidità nella percezione delle immagini, emotività e faticabilità: sono parecchie, come si vede, le prerogative psichiche che si chiedono al tranviere. La «Società per i trasporti nella regione parigina», dopo una selezione dei manovratori fatta col sussidio di un Laboratorio psicotecnico, ha notato che i selezionati davano una media di infortuni notevolmente inferiore a quella dei non selezionati.

L'istruzione del personale è generalmente assai curata dal lato tecnico. Il manovratore talvolta è obbligato a frequentare per alcuni mesi una vera e propria scuola permanente, in cui si impartiscono le indispensabili nozioni teoriche e poi si insegna pratica-

UN VEICOLO ARRESTATO IN MEZZO ALLA VIA, INTERCETTA LA CIRCOLAZIONE DI TUTTE LE TRANVIE.

LE BUONE REGOLE PER LA CIRCOLAZIONE E PER EVITARE DISGRAZIE.

Quando scendete dalla motrice ricordatevi che dopo vi è il rimorchio.

Scesi che siete, assicuratevi che una vettura non venga in senso contrario.

Non attraversate mai fra due vetture anche quando vi sembra che non possano mettersi in moto.

Chi legge traversando la strada, rischia la vita!

È pericoloso il gioco di afferrarsi alle vetture.

mente la condotta con apposita vettura fatta circolare sotto la guida di istruttori abili, di solito provenienti dalla carriera. In Italia, del resto, occorre una autorizzazione alla condotta rilasciata da funzionari governativi. Non tutte le Aziende, però, dànno importanza alla istruzione concernente più direttamente la sicurezza. La Società francese cui dianzi accennavamo, usa far assistere il personale interessato ad apposite conferenze sul regolamento di circolazione e, con proiezioni di *films* cinematografiche, fa riprodurre gli accidenti classici per aver modo di insegnare come evitarli. Gli accidenti inconsueti e di una certa gravità, vengono sottoposti a speciali indagini allo scopo sempre di trarne insegnamenti ed evitare che si ripetano.

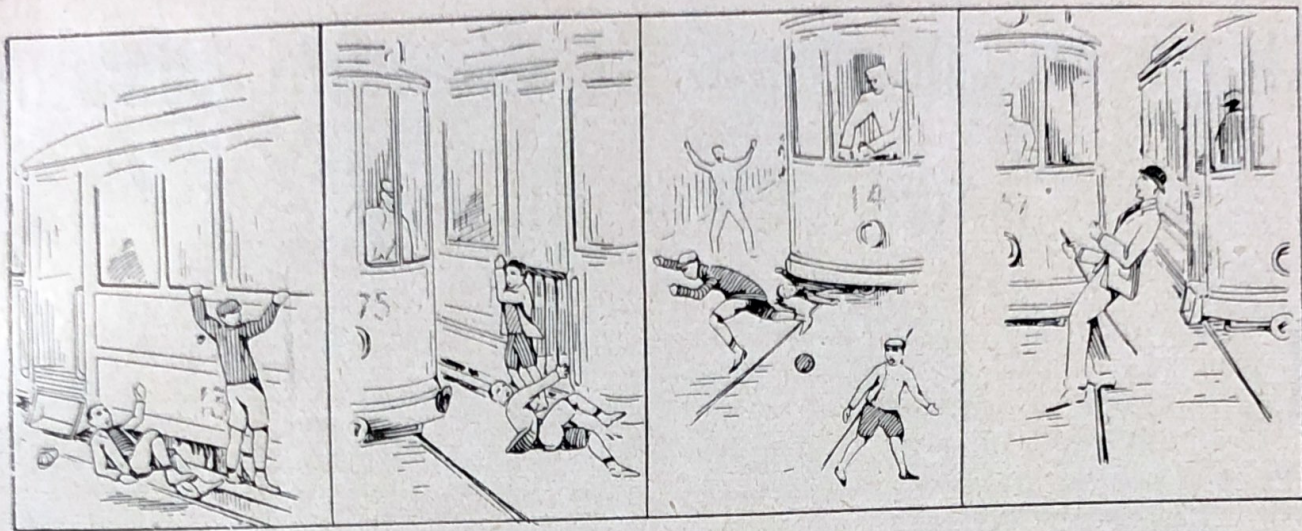
La Società che esercita le tranvie di Lione ha creato una squadra di controllori attivi che si occupano sia di elevare contravvenzioni ai viaggiatori che non rispettano le regole prescritte, sia di sorvegliare e istruire il personale specialmente per ciò che riguarda le norme di sicurezza.

Spesso, infine, si assegnano al personale premi speciali che hanno lo scopo di stimolarne l'attenzione durante la condotta; partendo cioè da un massimo per chi nel mese non ha dato luogo a nessun accidente, decrescono col crescere del numero di irregolarità nelle quali l'agente ha avuto parte. Talvolta basta un solo accidente verificatosi nel mese per far sopprimere il premio. Un sovrappremio è talvolta accordato a chi per un anno intero non ha cagionato infortuni.

***

La parte più difficile del compito è la educazione del pedone. Questa si può fare colle norme costrittive e colla propaganda. Le prime non hanno sensibile efficacia. Un regolamento di un certo numero di articoli, stampato a piccoli caratteri ed affisso in un angolo di vettura, in posizione che, a volerlo, non si potrebbe neanche leggere, per quanto minacci sanzioni severe, non serve a nulla. Meglio poche iscrizioni a grossi caratteri date a titolo di raccomandazione, chè dopo tutto non si fa che invitare chi viaggia a badare alla propria incolumità.

E qui apriamo una parentesi. In Italia siamo di una sobrietà incredibile in fatto di avvisi e di richiami. Un maligno direbbe che ciò è conseguenza del poco culto che abbiamo per l'alfabeto. In realtà fino ad ora le cose da noi procedevano così semplicemente, causa lo scarso traffico, che era segno di buon senso non esagerare in scritte inutili. Ma oggi non si può più ragionare in questo modo. Dobbiamo anche noi rassegnarci a fare ciò che hanno trovato necessario altrove. Il pubblico va guidato ed avvertito e nelle forme più semplici e popolari. A Londra i punti di arresto degli autobus non sono annunciati con la semplice indicazione di *fermata*, come faremmo noi, ma con le parole « Buses stop here » : *gli autobus si fermano qui*.

La propaganda tranviaria può assumere forme diverse. Talvolta si ricorre a manifesti figurati che insegnano al pubblico come

ECCO COME SOVENTE ACCADONO LE DISGRAZIE! I RAGAZZI NON DEBBONO AGGRAPPARSI ALLE VETTURE TRANVIARIE NÈ TRATTENERSI A GIUOCARE IN MEZZO ALLA VIA; I GRANDI NON DEVONO TRAVERSARE I BINARI DIETRO LA VETTURA SENZA ESSERSI ACCERTATI CHE NESSUNA VETTURA GIUNGA IN SENSO OPPOSTO DAL BINARIO PARALLELO.

deve comportarsi nel salire e lo scendere. Qualche Società ha stampato addirittura una «guida del pedone», con figure e caricature richieste a noti artisti. Altre si servono di trasparenti posti sui vetri dei finestrini, che noi utilizziamo, a preferenza per una redditizia *réclame* commerciale, oppure con cartelli figurati applicati nell'interno delle vetture. Vi è chi diffonde cartoline illustrate, ove, talvolta sotto forma umoristica, si dànno utili consigli ai viaggiatori. A Buenos Aires la Società esercente le tranvie urbane espone proiezioni luminose di questo genere nelle vetrine della sua sede; vi è chi si serve allo stesso scopo del cinematografo o di articoletti pubblicati sui giornali. Vi è dove le buone norme della circolazione e le precauzioni per evitare gli accidenti si diffondono perfino nelle pubbliche scuole con apposite lezioni settimanali impartite dagli ordinari maestri.

In Inghilterra la propaganda non è fatta soltanto dalle Società, ma anche da un'apposita Associazione che ha per insegna due suggestive parole: «Safety first», *la sicurezza anzitutto*. Questa Associazione diffonde cartelli, ammonimenti e dà consigli sia ai viaggiatori dei treni che a quelli tranviari, imponendosi alle Società e al pubblico.

Le figurine che abbiamo intercalato nel testo non sono prodotto, sia pure facile, della fantasia del disegnatore de *Le Vie d'Italia*. Esse sono state riprodotte da manifesti pubblicati per cura di Società tranviarie estere a scopo di propaganda contro gl'infortuni. Si tratta di un mezzo semplice e poco costoso nello stesso tempo che efficace. Non è necessario ricorrere a grandi artisti, nè esporre disegni molto accurati: basta qualche cosa che dia nell'occhio, che impressioni, che rappresenti un ammonimento continuo per gl' incauti e i distratti. Pochi tratti di penna, poche parole ben trovate e si risparmiano delle vite. Vero è che i giornali diffondendo le notizie delle frequenti disgrazie servono anch'essi a porre in guardia; ma l'affisso, il disegno, l' avvertimento a grandi caratteri colpiscono meglio l'attenzione specialmente in confronto dei bambini che sono le vittime più frequenti delle disgrazie tranviarie.

***

Come battuta finale noteremo che la propaganda per la sicurezza non è passiva. Gli infortuni costano per la responsabilità che ricade sulla Società quante volte è in giuoco la colpa dell'agente. Ridurre il numero degli infortuni significa anche risparmiar quattrini. Discorso antipatico questo perchè l'incolumità umana non ha prezzo e ogni civile istituzione dovrebbe farsi vanto di aver strappato una persona al pericolo; ma tant'è, anche la vita in certi casi si valuta in denaro e chi non si sente stimolato a occuparsi della sicurezza del traffico da un sentimento morale, lo sia almeno dal lato materiale. Non c'è di meglio che conciliare la tasca colla coscienza....

FILIPPO TAJANI.

Il risorto pergamo di Giovanni Pisano nel Duomo di Pisa

È forse ancor viva l'eco della notizia data dai quotidiani: il 25 maggio a Pisa il Capo del Governo nazionale inaugurava il risorto pergamo di Giovanni Pisano, con cerimonia solenne che in quella città rimarrà indimenticabile.

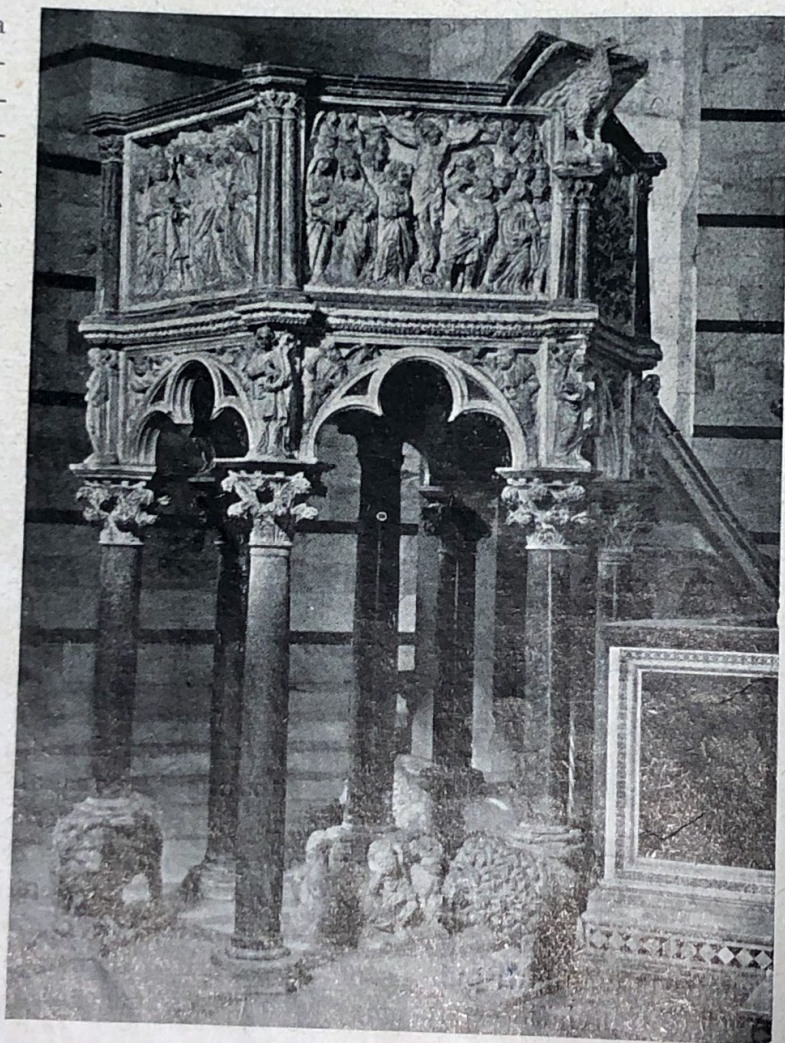
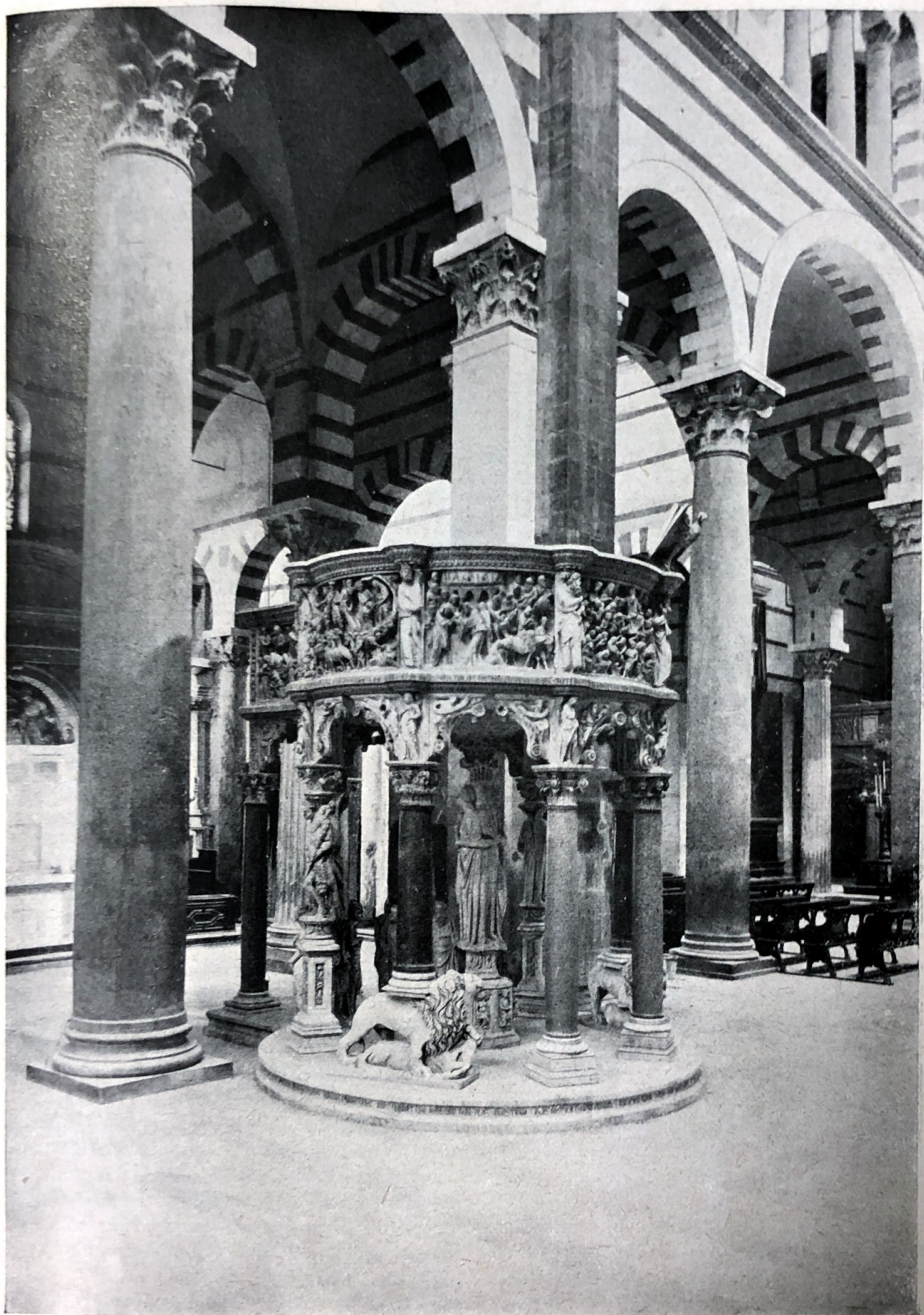
Il Cardinal Pietro Maffi fu il primo, dopo oltre quattro secoli, a far ridiscendere sulla folla dei fedeli acclamanti — nonostante l'austerità del Tempio — parole ispirate nel tempo stesso da sentimenti di religione, di patria e di arte.

Le ossa dei due grandi maestri, padre e figlio, avranno esultato nelle loro tombe dimenticate; i loro nomi sono assurti, nel grato ricordo dei tardi nipoti, a simboli di rinnovamento, invidiabile prerogativa della nostra stirpe, che può conoscere periodi di arresto e di tristezza, ma non conosce i decadimenti fatali ed irrimediabili.

***

Non si può parlare del pergamo di Giovanni Pisano senza rievocare la meravigliosa fioritura di capolavori scultori che allietò la Toscana ed in particolare Pisa per virtù di quel grande animatore che fu il padre di Giovanni, Nicola d' Apulia.

Il pergamo ora ricomposto è uno dei quattro che documentano il rapidissimo progresso della scoltura dopo la comparsa di Nicola a Lucca e poi a Pisa. Questa comparsa è avvolta nel mistero; non solo non sappiamo nulla della vita del grande artista prima che si rivelasse improvvisamente impareggiabile nell'arte sua co' magnifici bassorilievi della cattedrale lucchese, ma neppur sappiamo se la sua venuta in Toscana sia stata preceduta o accompagnata da quella di altri pugliesi o di meridionali in genere.

Nicholaus Pietri de Apulia egli è detto in un documento senese; ed ormai concordemente gli storici dell'arte lo ritengono pugliese; il Bertaux ha supposto che egli venisse in Toscana cogli artisti che per ordine di Federico II costruirono il Castello di Prato tra il 1233 e il 1250; quel castello ha un portale che ha una notevole somiglianza col portale di Castel del Monte; le cui forme appaiono anche in edifici ritratti nel fondo di due bassorilievi del pergamo: «La Natività» e «La Purificazione». È una supposizione verosimile.

IL PROTOTIPO: IL PERGAMO DI NICOLA PISANO NEL BATTISTERO DI PISA.

IL RISORTO PERGAMO DI GIOVANNI PISANO NEL DUOMO DI PISA.

(fot. Anderson, Roma)
IL PERGAMO DI NICOLA PISANO NEL DUOMO DI SIENA, ESEGUITO CON LA COLLABORAZIONE DI ARNOLFO DI CAMBIO E DI GIOVANNI F. DI NICOLA. (1266).

Nicola, dunque, non appartenne, io credo, nè alle maestranze delle Cattedrali pugliesi, nè a quelle di Salerno o di Sessa Aurunca o di Ravello; ma uscì con ogni probabilità dalla maestranza raccoltasi intorno all'imperatore Federico, la quale a Capua aveva avuto per capo Nicola di Cicala, derivata a sua volta da quella che costruì la Cattedrale di Cosenza, consacrata nel 1222 alla presenza dell'imperatore medesimo. Era una maestranza composta di elementi aggregatisi ovunque ebbe ad eseguire i suoi grandi lavori; formata architettonicamente alla scuola degli ordini monastici venuti di Francia, ma per la scoltura decorativa rimasta fedele allo spirito italiano di imitazione classica.

Quando, nel 1260, Nicola ebbe terminato il pergamo del Battistero pisano, egli era nella piena maturità; Giovanni era un ragazzetto di dieci anni. Il pergamo fu una novità anche per la sua forma esagona, insolita in Toscana. Ma la grande novità, anzi la sbalorditiva sorpresa, fu quella dei rilievi, così palpitanti di vita, mirabili per una bellezza di forme non più vista dopo il tramonto della grande arte greco-romana.

I due rilievi che aveva eseguito a Lucca erano già tali «da rivaleggiare — come dice il Venturi — con i più nobili sarcofagi romani imperiali». La lunetta, dove è rappresentata la Deposizione dalla Croce, si può dire raggiunga la perfezione per verità e naturalezza come per equilibrio tra le diverse figure. A Pisa, oltre la scena che contemporaneamente mostra l'Annunciazione e la Natività, molto simile a quella figurata nell'architrave della porta laterale di S. Martino, rappresentano l'Adorazione dei Magi, la Presentazione di Gesù al Tempio, la Crocifissione e il Giudizio finale; tra uno specchio e l'altro un fascio di tre colonnette ricorda un motivo architettonico di Castel del Monte. Il piano del pergamo è portato da sette colonne, una per vertice dell'esagono e l'ultima nel centro; tre delle esterne son poggiate sui dorsi robusti dei *marzocchi,* già tradizionali in Toscana; la centrale sorge sopra una base circondata da mostri, simboli delle debellate passioni. Tra le colonne, coronate da elegantissimi capitelli, e gli specchi si interpongono archetti trilobati, adorni delle figurine dei Profeti e degli Evangelisti e delle statue della Fede, della Speranza, della Carità, della Forza, dell'Umiltà e dell'Innocenza. Solo che si guardino queste statuette, non indegne di un antico scultore, si scorge quanto il loro artefice si fosse lasciato indietro i predecessori e i contemporanei, compresi i due migliori della Campania, Peregrino e Taddeo. Tutte queste figure derivano da modelli classici; personaggi della mitologia pagana, ricavati da sarcofagi romani, da vasi italogreci, da urne etrusche, si trasformano nei personaggi e nei simboli della storia e della dottrina sacra.

«Da la gloria di Fedra esce Maria».

Bisogna ammettere che realmente il soggiorno toscano, in mezzo ad una abbondanza e magnificenza di frammenti classici non

prima veduta, ci erasse una rivelazione nella mente ben disposta di Nicola; egli fu pronto ad assimilare l'insegnamento delle tre grandi civiltà fiorite nell'antica Italia. Invano a quarant'anni, ponendo la data della sua nascita non più tardi del 1220, egli ci apparisce come docile allievo, pronto a rifare la sua maniera sotto la ispirazione di una bellezza da cui si sente illuminato ed esaltato. Ma sorpasserà questa fase; ritemprato dalla geniale imitazione dei grandi modelli, tornerà a scolpire secondo la sua libera ispirazione di cristiano e di appassionato. Sei anni dopo, a Siena, egli ci darà il suo capolavoro perfetto.

⁂

(fot. Brogi)

IL PERGAMO DI GIOVANNI PISANO NELLA CHIESA DI S. ANDREA DI PISTOIA (1298).

Al lavoro del pergamo di Siena parteciparono Arnolfo di Cambio e il giovanissimo Giovanni. Intorno a quel monumento sono i tre più bei nomi dell'architettura e della scultura, rinnovate da un nuovo possente soffio di vita. Questa volta Nicola disegnò un ottagono; nei sette specchi disponibili rappresentò ancora le storie dell'Infanzia di Gesù, aggiungendo la Fuga in Egitto unita alla Presentazione al Tempio, e la Strage degli Innocenti: distinse in due scene separate — dei Beati e dei Reprobi — il Giudizio finale, interponendo la figura del Cristo giudice ai cui piedi è sgabello la Croce fiancheggiata da Angioli. Così tutti gli specchi non sono più spartiti come a Pisa, da colonne tristili, ma da statue; le altre sono: il gruppo dell'Annunciazione, la Madonna col Bambino, il gruppo dei simboli evangelici, e poi Apostoli, Santi e Sante. Sopra i capitelli delle colonne, e quindi ai lati degli archi trilobati come quelli del Battistero pisano, invece delle Virtù sono figurate le Sibille.

Intorno alla colonna centrale son disposte le sette Arti liberali e la Filosofia. Quattro delle colonne si appoggiano su marzocchi (due leoni e due leonesse divoranti animali). Preso nell'insieme, il pergamo di Siena ha una pesantezza che lo rende meno gradevole all'occhio di quello pisano; ma nei particolari ha squisitezze impareggiabili; la naturalezza, il senso drammatico, il sentimento cristiano e la passione o il dolore o la pietà o l'amore sono magnificamente ottenuti ed espressi, ed evidentemente formano lo scopo principale perseguito dall'artista e dai suoi aiuti. Alcuni critici hanno voluto riconoscere le diverse mani: e mentre si attribuiscono al ponderato Arnolfo statue e rilievi di più morbida e composta modellazione, al precoce scultore di sedici anni si ascrivono le rappresentazioni dove più ferve la vita e l'imitazione spigliata del vero.

⁂

Il pergamo di S. Andrea di Pistoia, giudicato da taluni il più bello di tutti, fu da Giovanni scolpito dopo aver atteso per quattordici anni alla creazione di quell'opera incantevole che è la facciata del Duomo di Siena. Così Giovanni si riavvicinò a quelle

PERGAMO DI GIOVANNI PISANO IN S. ANDREA DI PISTOIA. UNA SIBILLA.

forme, composizioni e rappresentazioni di cui la mente sua si era nutrita nella prima fanciullezza e in cui la sua mano si era addestrata così presto a fissare il pensiero sul marmo, dopo aver toccata la cima della sua arte e della sua rinomanza, quasi come per riposare. Volgeva l'anno 1298; dall'inizio del lavoro intorno al pergamo di Siena, erano trascorsi trentatre anni: il giovanetto era divenuto un uomo nella piena maturità; Nicola era già morto da venti anni. Ed ecco questo terzo pergamo ancora esagono come il primo e per proporzioni a quello somigliantissimo.

Le forme architettoniche sono qui più vicine al gotico, quale si era andato svolgendo con sempre maggior distacco dal romanico; gli archetti trilobi sono acuti. Ma lo spirito che anima le figure è rimasto sempre quale si era manifestato agli inizi: fedele all'imitazione dal vero, ansioso di rappresentare sentimenti e passioni, con preferenza assoluta per l'espressione anzichè per l'accuratezza ed eleganza della forma; l'architettura concepita come sussidiaria della scoltura e non questa di quella; in ogni parte modellazione energica ed impetuosa.

Rappresentò negli specchi: I. L'Annunciazione, il Presepio e la Buona Novella ai pastori. II. L'Adorazione dei Magi, il loro sogno e quello di S. Giuseppe. III. La Strage degli Innocenti. IV. La Crocefissione. V. Il giudizio finale. Negli spigoli, tra l'uno e l'altro specchio, pose la statua di Gesù, dei Profeti e degli Angioli, ed il gruppo dei simboli evangelici; scolpì sugli archetti altre vive figure di profeti e fra di loro interpose le Sibille, ascoltanti con crescente intensità e commozione gli annunzi angelici di un'êra novella, tanto che dalla prima che è tutta assorta in una contemplazione dolorosa del decadimento dell'umanità e dura fatica a comprendere il lieto annuncio, si giunge alla sesta, penetrata di vera gioia celestiale, gli occhi intensamente fissi sull'Angelo, la mano sul petto come in atto di adorazione del rivelato mistero. Delle sette colonne, due sono sorrette da marzocchi, una da un vigoroso telamone, tre poggiano su basi semplici, e quella centrale su un piedistallo sostenuto da due aquile e da un leone.

***

Il pergamo di Pistoia fu terminato nel 1301; l'anno seguente Giovanni intraprese quello che gli operai della Primaziale di Pisa gli avevan commesso. Il ciclo si chiudeva là dove era stato iniziato. Colui che alcuni anni prima aveva posto l'ultimo sigillo di bellezza all'affascinante gruppo dei monumenti della sua città, lavorando a completare la decorazione della parte superiore del Battistero lasciata incompiuta da Nicola, e creando la meraviglia delle arcate di Camposanto vecchio, tornava ancora a sognare e a poetare tra i candidi marmi, nel cui fulgore era sbocciato il suo genio, accanto a quello del padre.

Il nuovo pergamo si voleva grandiosissimo e degno del Duomo e degli altri magnifici edifici; quello che ormai appariva qua-

si sconveniente fra tanta ricchezza d'arte, fu dai Pisani donato a Cagliari; ed a Cagliari si conserva tuttora nella cattedrale.

Invece quello che Giovanni gli sostituì fu disgraziatamente vittima indiretta dell'incendio che il 25 ottobre 1595 devastò la cattedrale pisana. Il malaugurato avvenimento dette luogo non solo ai necessari lavori di restauro, ma, data la moda artistica del tempo, volgente al barocco, molto più si volle fare che non fosse necessario alla riparazione dei danni. Dopo il 1598 « *furono levati tutti e' marmi del vangelo* » e furono accantonati alla rinfusa in un magazzino presso il Camposanto.

Così era finita l'opera dai vecchi voluta per dare maggior decoro al Tempio!

Sarebbe stato almeno minor male, se tutti que' *marmi del vangelo,* fossero stati lasciati in pace nel magazzino; si sarebbe durata forse una fatica assai minore di quella durissima che effettivamente è occorsa. I poveri frammenti andarono invece, a mano a mano, « sparsi qua e là e parte distrutti e ad ogni modo negletti per secoli ». Ma in ogni modo, la Dio mercè, non si può dire che fossero persi d'occhio: il più gran numero anzi ebbe ricetto nel Museo Civico di S. Francesco; qualcuno rimase in Duomo, riportatovi in vari tempi (lo specchio dell'Annunciazione, e quello de' Reprobi oltre nove degli archetti sottoposti agli specchi, che per la loro forma singolare eran piaciuti all'Architetto Fancelli che aveva a modo suo ricomposto un pergamo e di quegli *archetti,* molto impropriamente così chiamati come vedremo, si servì per sorreggere i gradini della scaletta); il Leggío e due Sibille andarono a finire nel Museo di Berlino.

Il lettore, dalle notizie date sul pergamo di Siena e dagli accenni che precedono intorno alla dispersione dei frammenti, ha già pensato certamente che una grande analogia dovesse esservi tra questo pergamo e quello del 1266. Eppure questo filo d'Arianna parve non bastare a fare uscire artisti e critici e studiosi ed autorità dal dedalo delle congetture opposte le une alle altre con polemiche talvolta acri, nell'ardor delle quali nessuno dei competitori voleva ammettere che le sue ragioni fossero commiste ad un po' di torto.

I motivi delle polemiche furono parecchi; storia di ieri, perchè esse hanno immediatamente preceduto la fase finale, felicemente risolutiva. Ma prima di fermarci, sia pur brevemente, a considerarli, occorre richiamare il precedente tentativo di ricomposizione, che rimonta al 1864; in quell'anno il pisano prof. Giuseppe Fontana, insegnante di ornato nell'Accademia di Belle Arti, iniziò un paziente lavoro d'indagine, a cui si deve appunto la raccolta del Museo civico e la ricognizione degli altri pezzi. Il materiale esaminato dal Fontana e da lui ritenuto appartenente al pergamo, si può classificare così:

PERGAMO DI GIOVANNI PISANO IN S. ANDREA DI PISTOIA. UNA SIBILLA.

I. - *Gli specchi:* 1, Annunciazione. 2, Natività. 3, Re Magi. 4, Fuga in Egitto. 5, Erode e la Strage degli Innocenti. 6, Il tradimento e il giudizio di Gesù. 7, La Crocefissione. 8, Gli Eletti. 9, I Reprobi.

(fot. Alinari, Firenze)
UNO SPECCHIO DEL RICOMPOSTO PERGAMO: L'ADORAZIONE DEI MAGI.

II. - *Le statue interposte agli specchi:* Gesù, giudice, a' cui piedi la Croce fa da sgabello, fiancheggiata da Angeli. Gli Apostoli Pietro e Paolo ed altri.

III. - I cosiddetti *archetti* (in realtà elegantissime mensole che contrapposte compongono una specie di arco). Nel bozzetto, che si conserva al Museo di Pisa, il Fontana, come primo saggio di ricomposizione, disegnò degli archi trilobi a tutto sesto, come quelli del Battistero; ma successivamente fu potuto riconoscere il nuovo originale motivo immaginato dall'artista.

IV. - *Le Sibille* nella identica collocazione di Siena.

V. - *I sostegni.* Di vario tipo: cioè quattro colonne semplici; due colonne su marzocchi; due statue (Ercole e S. Michele); due gruppi (che erano detti della Città di Pisa sorretta dalle quattro Virtù Cardinali e della Potestà imperiale sorretta dai quattro Evangelisti): il sostegno centrale con le tre Virtù Teologali, su una base in cui sono scolpite le Arti liberali. In tutto undici.

Come comporre questo materiale? Qual numero di lati aveva il poligono di questo pergamo? E come concepire l'accostamento di tutti que' sostegni così diversi?

Il Fontana ci mise tutta la sua buona volontà, ma non pare che riuscisse a persuadere i concittadini, se dopo un'ondata di entusiasmo che condusse ad una deliberazione del Consiglio comunale per lo stanziamento di una congrua somma destinata ad ulteriori studî e per la nomina di una Commissione cui tali studî fossero affidati, dato anche inizio ai lavori, chiamando ad eseguirli il Sarrocchi di Siena, si finì ad un tratto per non farne più nulla e quasi a dimenticare la questione. Intanto il prof. I. B. Supino credette di poter sostenere (1895) che i *pilastri figurati,* cioè i sostegni formati dai ricordati gruppi, non avevano nulla a che vedere col Pergamo, nè erano di Giovanni; ma scolpiti dall'allievo di lui, Tino da Camaino per il monumento sepolcrale di Arrigo VII, anche questo tolto dalla sua primitiva collocazione nel presbiterio e poi smembrato ed infine ricomposto ai tempi del Ghirlandaio.

Per un sepolcro imperiale, voluto dai Pisani come segno di grato animo per colui che si riteneva il Messo di Dio, sembravano per vero adatti quei due simboli di Pisa (meglio ancora, altri vi riconoscevano la Terra) e della Potestà.

A tanto era venuta questa persuasione, che in uno dei suoi scritti il Supino scriveva testualmente, a conclusione di un lungo ragionamento: « Questo pergamo dunque per tutto quel lusso di statue sorreggenti altre statue, che alla lor volta sostengono i capitelli su cui poggiano gli archi e per queste troppo palesi differenze fra le varie parti che lo compongono, *mi par molto opportunamente giudicato dal Vasari* ».

Se ne concludeva che il Vasari stesso non aveva veduto il pergamo nella sua genuina forma originaria; esso doveva essere stato rimaneggiato dopo la rimozione e lo smembramento del sepolcro di Arrigo; a chi fosse potuta venire in mente, durante il secolo XV, un'idea così stravagante non era sta-

(*fot. Alinari, Firenze*)

UNO SPECCHIO DEL RICOMPOSTO PERGAMO: LA STRAGE DEGLI INNOCENTI.

to argomento nè di ricerca nè d'ipotesi alcuna.

D'altronde incerte erano le testimonianze di scrittori più prossimi all'età di Giovanni; qualcuno descriveva il pergamo sostenuto da *undici colonne di pietre fine*, alcune delle quali rette *sulle rene da certi marzocchi di intaglio di marmo*. Ma qualche altro, compulsato più tardi, asseriva avere la cantoria *in iscambio di colonne, figure tutte*. Ciò valse a convertire il Supino che ammise avere il nuovo documento infirmata la sua ipotesi, e restituite a Giovanni e al Pergamo quelle parti. Ma questa resa non piacque a coloro che ormai avevano accettato i suoi ragionamenti.

Notiamo che Adolfo Venturi ed Emilio Bertaux aderirono, se così posso esprimermi, al partito del *Pergamo coi pilastri figurati*. E questa opinione rimase, diremo, la opinione ortodossa ed ufficiale.

Così stavano le cose quando, nel 1919, risorse — per interessamento di Sua Eminenza il Card. Maffi, dell'Operaio-Presidente della Primaziale, prof. Carlo Fedeli, e del Soprintendente ai Monumenti, dott. Péleo Bacci — la volontà di risolvere degnamente la antica questione.

Mentre si preparavano i nuovi studî, un amatore d'arte, uno di quei simpatici *volontari* che per buona sorte si incontrano ancora, ma che dovrebbero essere più numerosi, volle rimettere ancora in discussione tutta la materia passata già in rassegna da non pochi e non poche volte. Egli era uno di quelli rimasti fermi nella convinzione che il pergamo fosse stato rimaneggiato: che poi una descrizione del 1425 par-

(*fot. Alinari, Firenze*)

UNO SPECCHIO DEL RICOMPOSTO PERGAMO: LA CROCEFISSIONE.

(fot. Alinari, Firenze)

I SOSTEGNI FIGURATI: ERCOLE VECCHIO, SIMBOLO DELLA CADUCA VITA TERRENA.

lasse di figure al posto di colonne, mentre quelle anteriori, del 1422, parlavano di colonne di pietre fine, ciò per l'egregio amatore, il comm. dott. Ferdinando Puntoni, significava precisamente che il rimaneggiamento era avvenuto dal '22 al '25. Gli fu rimproverato che, con quel riaprire a fondo la vecchia discussione, egli compiva « un vano sforzo atto ad intralciare, non a delucidare la questione ». E si controbatterono, un po' rudemente i suoi argomenti. Ora, a giudicar serenamente, bisogna senza dubbio ammettere che un nobilissimo fine animava il Puntoni, ed anche che c'era, nelle sue appassionate ricerche, qualcosa di cui non si era ancor tenuto conto e che portava un essenziale contributo alla auspicata soluzione. Poteva aversi opinione diversa sul fatto dei sostegni, o sulla risposta da dare all'altro quesito, dove fosse situato il Pergamo e dove convenisse ricostruirlo; ma sulla forma del Pergamo, mentre ufficialmente si era ancora in grande incertezza, il Puntoni aveva proprio imbroccata la verità, grazie ai suoi diligentissimi rilievi, e al suo spirito d'osservazione: e grazie all'aiuto prestatogli dall'arch. Vaglini. Il fatto è che mentre il dott. Bacci pensava decisamente ad una pianta decagona, per merito del Puntoni si è ritrovata la giusta pianta ottagona, che è un nuovo elemento, vorrei dire gradito, di connessione dell'ultimo dei quattro pergami col secondo, cioè con lo splend'do pergamo costruito, sotto la guida di Nicola, nella Cattedrale di Siena. In fondo, si trattava di risolvere un problemino di geometria elementare: quanti lati ha un poligono regolare di cui si conosca un lato ed un angolo al vertice? Elementi, questi, forniti dalle divise membra del Pergamo.

Certamente; ma gli specchi eran nove e al Bacci pareva ovvio aggiungere la decima faccia, vuota, per l'adito al piano. Se non che, gli era sfuggito che gli specchi non eran tutti *a superficie lievemente curva*, accorgimento dell'artista per un miglior raccordo tra essi; ce n'eran due perfettamente piani e quindi da sistemare all'infuori del poligono; questo fu l'uovo di Colombo del Puntoni. I due specchi piani sono per l'appunto quelli dell'Annunciazione e dei Reprobi, cioè il primo e l'ultimo della serie; perciò supponendo che l'*adito* fosse formato non semplicemente da una *faccia vuota*, ma da un ponticello tra una coppia di colonne e l'ottagono, coi suoi due parapetti, si era perfettamente chiarito l'enigma. Al ponticello si appoggiava la scala; e questa è l'unica parte perduta e che neppure si è sostituita in alcun modo. Una scala mobile a doppia salita, di legno, si disporrà accanto all'*adito* nei giorni di cerimonia solenne, quando si dovrà usare del Pergamo. Questo particolare è connesso con la questione dell'ubicazione antica e di quella da scegliere per la ricostruzione.

Dov'era il Pergamo di Giovanni? I vecchi scrittori dicono concordemente che era *a mano destra del coro;* uno poi afferma che era *alla fine del coro, alla banda verso il campanile:* il che, a parte l'indeterminatezza dell'espressione « alla fine del coro » equivale ancora a dire *a destra*. Quando il prof. Supino pensava che esso avesse subito il rimaneggiamento di cui si è discorso, si persuase anche che dal vecchio posto nel coro fosse stato trasportato *sotto la cupola* (espressione che si trova nella già citata nota del muratore che demolì e trasportò i *marmi del*

Vangelo). Era ancora un equivoco sul modo di intendere la parola *coro;* nelle cattedrali romaniche spessissimo il coro non era nell'abside, ma davanti all'altar maggiore. Il Puntoni, seguendo l'opinione del Supino, intendeva precisamente l'abside; il Bacci — non avendo mai ammesso il rimaneggiamento o cambiamento di posto del Pergamo — insisteva per l'ubicazione *sotto la cupola,* a destra del Coro situato nel centro del transetto; la questione del resto non poteva avere una portata pratica, perchè per la trasformazione del presbiterio dopo l'incendio del 1596, non era più da pensarci di poterlo ricostruire nell'antico posto. Vale qui la pena di accennare ad un'altra questioncella curiosa: Giovanni ha scolpito pel Duomo un *pergamo* od una *cantoria?* Il pergamo serviva specialmente per la lettura del Vangelo; ed abbiam visto che i poveri marmi scomposti eran detti i marmi del Vangelo: ma allora come poteva stare a destra, *in cornu Epistulae?* E non diceva un vecchio scrittore che *il pergamo era capace di molte persone, così fatto per la Cappella dei musici?* Questione perfettamente trascurabile, come si vede; pergamo bisogna che sia, non per la grandezza e per la collocazione, ma per lo spirito che anima la sua figurazione narrativa e simbolica, identica a quella degli altri pergami: nella storia dell'arte non si potrebbe definire diversamente.

La polemica che ho per sommi capi riassunto poteva in verità avere un resultato non desiderato da nessuno, ma purtroppo molto probabile: quello di rimettere in alto mare ogni cosa, come era accaduto ai tempi del Fontana.

Infatti, se alcuni dei motivi di discussione potevano non avere importanza, e se sul fatto della pianta ottagona o decagona l'evidenza poteva portare ad un accordo, non così facile era troncare la disputa sulla questione dei sostegni. Si dovevano rimettere in opera i pilastri figurati, considerato che, se non altro, nel 1489 c'erano di certo, come risulta da un protocollo di notar Girolamo di Pietro Roncioni, riguardante certi lavori da eseguirsi in Duomo dietro l'altar maggiore? O si dovevano invece *depurarne* il capolavoro di Giovanni che n'era parso imbruttito persino ad autorevoli critici?

Se si è giunti al buon resultato di cui tutta Italia si compiace, si deve all'assistenza discreta e sapientemente moderatrice dell'Eminentissimo Cardinale Pietro Maffi, la cui autorità tutti sanno quanto sia grande anche in cose non ecclesiastiche. In seno alla Deputazione dell'Opera della Primaziale, di cui il Puntoni era stato chiamato a far parte dal Comune, proprio in seguito ai suoi scritti, sorse l'idea, forse per preparare un terreno propizio all'intesa, di costituire una *Commissione per la ricostruzione del Pergamo* (comm. dott. Dario Simoni, mons. Nicola Zucchelli, prof. arch. Ugo Vaglini, Soprintendente Bacci, comm. dott. Ferdinando Puntoni).

Intanto il Ministero dell'Istruzione ne nominava un'altra, composta dal Soprintendente Bacci, dal prof. I. B. Supino e da Ludovico Pogliaghi.

In questo mio rapido cenno, non posso certo riferire sulle discussioni e sul diligentissimo esame compiuto dalle due Commissioni che lavorarono di comune accordo; mi è cagione di vivo compiacimento poter dire che l'opera di Ludovico Pogliaghi — artista che onora l'Italia e la sua diletta Milano e

(*fot. Alinari, Firenze*)
I SOSTEGNI FIGURATI: L'ARCANGELO MICHELE, SIMBOLO DELL'IMMORTALITÀ.

che non soltanto è pittore, scultore, architetto, scenografo, cesellatore, ecc., ma ha una squisita e rara conoscenza dell'arte italiana di ogni secolo, cose del resto che tutti sanno — fu preziosa in più modi. Innanzitutto si deve a lui la formula che potè riunire l'unanimità dei consensi; la qual formula costituisce il nocciolo della deliberazione 13 aprile 1923: ognuno rimanga pure nella sua convinzione, visto che il dissenso è ridotto semplicemente alla questione dei sostegni; si faccia una *prova materiale*, che i mezzi meccanici odierni rendono agevole « ricostruendo intanto il Pergamo nel luogo destinato — anche per questo si era d'accordo — allo scopo di ritrarne decisive conclusioni dettate anche dall'estetica e dall'armonia dell'insieme architettonico del Duomo e servendosi all'uopo di pezzi originali, di calchi in gesso, colonne in legno etc. » prima escludendo i gruppi figurati e poi con i detti gruppi.

Al momento di attuare la deliberazione, si trovò modo invece di far precedere la prova coi gruppi e le statue; e la seconda prova.... *non si fece*. Nell'adunanza delle due commissioni riunite, 8 gennaio 1925, si convenne, all'unanimità de' voti, che « *la ricostruzione si facesse in conformità della descrizione lasciata dal Roncioni* ». Cioè coi gruppi e con le statue.

L'esecuzione dei lavori fu affidata ai Commissari Ludovico Pogliaghi e Péleo Bacci, coadiuvati dall'arch. Ezio Corpi della Soprintendenza all'Arte Medioevale e moderna di Firenze.

(*fot. Alinari, Firenze*)
I SOSTEGNI FIGURATI: LA CHIESA (MATER ECCLESIA) E LE VIRTÙ CARDINALI.

⁂

Chi rammenti quanta parte abbia nella *Divina Commedia* l'allegoria e come di questo modo di espressione fosse vago tutto il medioevo, non si stupisce che essa sia uno dei concetti animatori del pergamo:

> O voi che avete gl'intelletti sani,
> Mirate la dottrina che s'asconde
> Sotto il velame degli versi strani.

Giovanni, come Giotto, è un contemporaneo di Dante; segue perciò, spontaneamente ed anche sotto l'influsso dei dotti che lo assistono, quei modi di rappresentazione che in uno stesso tempo ci danno il racconto, il simbolo e l'allegoria in una sintesi mirabile, che è intelligibile anche al volgo in più ristretti limiti, ma che dà tanto maggior godimento quanto più chi contempla può *aguzzar gli occhi al vero;* dei quattro pergami è questo il più perfetto da tal punto di vista di sintesi narrativa e teologica; il pergamo parla ed ammaestra da sè, anche quando il diacono non v'è a leggere il Vangelo, o quando si tace la voce del maestro di religione.

Sullo zoccolo del Pergamo, purtroppo perduto, ma di cui si ha certa notizia, ed oggi rifatto secondo i suggerimenti del Pogliaghi, si leggeva tra l'altro ed ora si torna a leggere, che Giovanni ha raccolto tante cognizioni per insegnarle *gratis*, cioè a chi vorrà serbargliene gratitudine; ma, soggiunge, dopo tanta diligenza, gliene sono per ora venute più pene che soddisfazioni! E nel primo verso c'è l'enigma da risolvere: l'enigma del significato simbolico: « Circuit hic Amnes — Mundi partesque Iohannes » *Giovanni mise qui intorno i fiumi e le parti del mondo.*

I quattro fiumi — nell'uno e nell'altro dei pilastri figurati — discendono sul mondo e lo rigenerano come acqua viva in ogni sua ter-

ra, nei quattro monti, nei quattro punti cardinali. Sono gli Evangelisti, che hanno diffuso la buona Novella; sono le Virtù, Prudenza, Giustizia, Fortezza, Temperanza, fondamentale alimento della vita morale, indicate simbolicamente coi nomi dei quattro fiumi del Paradiso terrestre da S. Ambrogio nel *De Paradiso:* il Fisone è immagine della Prudenza, il Geone della Temperanza, il Tigri della Fortezza, l'Eufrate della Giustizia. I quattro fiumi della buona Novella discendono da Cristo, i quattro delle Virtù discendono dalla *Mater Ecclesia,* maestra e moderatrice dei fedeli, che, a dimostrazione della sua maternità, regge nelle braccia due putti, simboli delle anime.

L'Ercole vecchio e cadente, regge la pelle del Leone Nemeo come un vano ricordo della sua forza giovanile e sembra che mormori il versetto biblico: « Sono contati i miei giorni! ». Gli si contrappone la giovinezza eterna del Duce delle milizie celesti: San Michele. Sono evidenti simboli della vita umana, effimera sulla terra, immortale nel cielo.

Il sostegno centrale, fu detto, è formato da un piedistallo con le Arti liberali, sul quale sono erette Fede, Speranza e Carità: le Virtù che innalzano l'uomo a Dio « Initium Sapientiae timor Domini ». La vostra piccola sapienza umana — par che voglia dire questa allegoria, — deve essere sorretta e illuminata dalla luce divina.

È la *Summa teologica* di S. Tommaso — che Dante fece sua ed espose nei suoi altissimi canti — e che Giovanni, imitando e svolgendo ancor più ciò che suo padre Nicola aveva fatto a Siena, espresse succintamente nel marmo.

Dalla base l'occhio sale alla sommità, e la mente, nutrita dagli insegnamenti dei simboli, può ora esaltarsi nella contemplazione dell'epopea cristiana: Precursori (Profeti e Sibille); Nascita e passione del Redentore; Apostolato della Chiesa; Giudizio finale.

⁂

Come nel Pergamo di Siena avevano preso parte gli aiuti di Nicola, così anche in questo di Pisa lavorarono gli aiuti di Giovanni: ma non se ne sa nulla di preciso. Nell'altra iscrizione sotto gli specchi del parapetto, c'è un verso che dice: — *Plures*

(*fot. Alinari, Firenze*)

I SOSTEGNI FIGURATI: CRISTO E GLI EVANGELISTI

sculptores remanent sibi laudis honores — cacciato in mezzo agli elogi di Giovanni. Potrebbe voler significare che a Giovanni rimangono molti allievi condotti da lui alla perfezione della scultura, la cui valentia torna a lode e ad onor del maestro. Gli studiosi moderni, però, non par che abbiano molta stima di cotesti allievi che hanno collaborato al Pergamo; si tende ad attribuire a loro quel che si osserva di meno bello. Uno degli argomenti di chi non voleva riconoscere come parti del pergamo i pilastri figurati era appunto quello di essere artisticamente inferiore al resto. Anche il Venturi suppose la collaborazione di un maestro Bernardo, uomo di fiducia di Giovanni, che in assenza di lui prendeva il titolo di capo de' marmorai. Sue debbono essere, secondo il Venturi, alcune figure *lunghe e scarnificate,* nel modo stesso che sua può ritenersi una brutta imitazione degli specchi di Giovanni, conservata nel Duomo stesso (quattro bassirilievi provenienti da un disfatto pergamo di S. Michele in Borgo). Il Supino, allorchè sosteneva che i pilastri figurati dovevano ap-

I SOSTEGNI FIGURATI: LE ARTI LIBERALI E LE VIRTÙ TEOLOGALI NEL SOSTEGNO PRINCIPALE.

partenere alla Tomba di Arrigo VII, che si sa essere opera del migliore degli allievi di Giovanni, necessariamente attribuì a lui i pilastri medesimi. Caduta quella supposizione, potrebbe ugualmente mantenersi l'altra della collaborazione di Tino: i pilastri potrebbero essere suoi anche se fatti proprio pel Pergamo. Egli è infatti riconosciuto come il più abile imitatore della maniera del maestro. Tra i suoi migliori e più importanti lavori ricordiamo i sepolcri angioini di Santa Chiara di Napoli (Carlo di Calabria e Maria di Valois) che servirono di modello agli altri di Giovanni e Pacio fiorentini (sepolcro di Roberto d'Angiò) e del Baboccio da Piperno (Agnese e Clemenza da Durazzo).

Pure a Napoli, nella Chiesa di S. Lorenzo, Tino di Camaino e i suoi seguaci eseguirono sepolcri ed altre opere.

Una delle osservazioni del Supino era questa: Essere poco presumibile che figurine come l'Ercole e il S. Michele avessero potuto far da sostegno a un pulpito di quella grandezza, e le altre due statue dal collo stretto e sottile potessero reggere *un pergamo grande capace di molte persone*. Infatti sarebbe stato impossibile far gravare il peso su quelle testoline piegate in avanti. Ma in realtà, c'era dietro quelle teste qualcosa cui il peso era affidato; per Ercole un leoncino, proprio dietro il collo, messo là in apparenza come un attributo dell'Eroe, in realtà per avere una massa marmorea sulla verticale, a cui affidare il peso sovrastante. Ludovico Pogliaghi non durò fatica a rendersene conto e, come completò il leoncino di Ercole, così, in mancanza di qualsiasi indizio, aggiunse per le altre statue acconci simboli per rendere possibile la loro funzione statica. Le due Sibille e il leggio rimasti a Berlino, erano già stati diligentemente riprodotti e tali copie sono state messe in opera al posto degli originali. Noteremo, di sfuggita, che un altro compito dovè assumersi l'artista nostro: come quello che pel Giudizio Universale di Michelangelo toccò a Biagio da Cesena. Questo compito, qui, riguardava — nè si può disconoscerne i fondati motivi — l'Ercole ed una delle Virtù cardinali.

***

Il gioiello è risorto: e rimarrà uno dei più singolari ornamenti della Cattedrale pisana. Quali che siano le opinioni prevalenti tra i critici se sia o no il più bello dei quattro; è certo che esso esprime il più vigoroso sforzo per la liberazione completa dell'artista da ogni vincolo creato da forma tradizionali, convenzionalmente imitate più che sentite; libera ispirazione, qui, nella composizione delle masse; libera ispirazione nella concezione architettonica; libera ispirazione nel muovere e nell'animare le figure; prima di Giovanni nessuno aveva impresso così potentemente la propria personalità nelle sue opere; dopo Giovanni, per vedere realizzati con ugual impeto i sentimenti dell'artefice, bisogna giungere a Michelangelo.

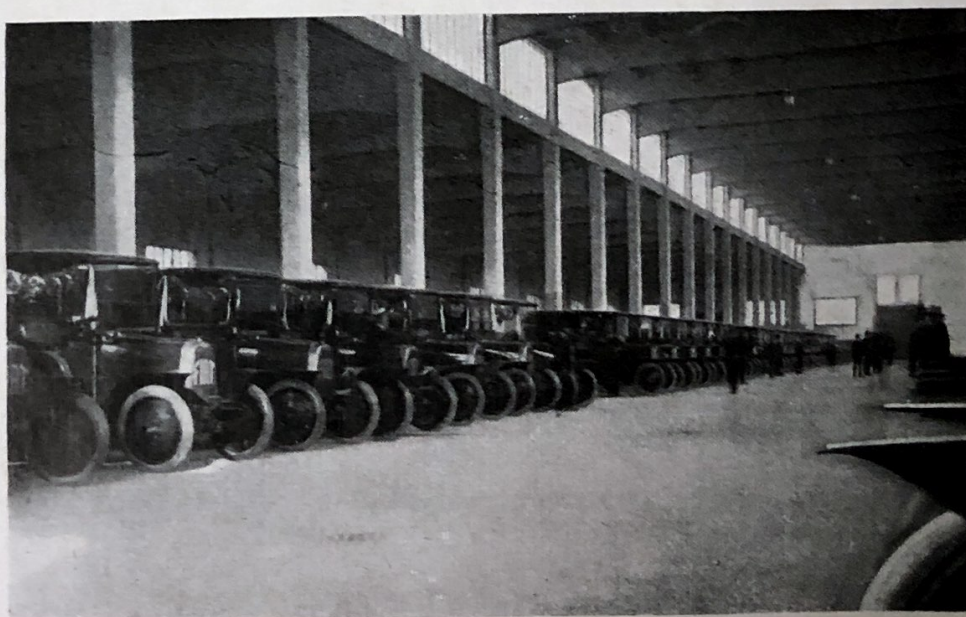
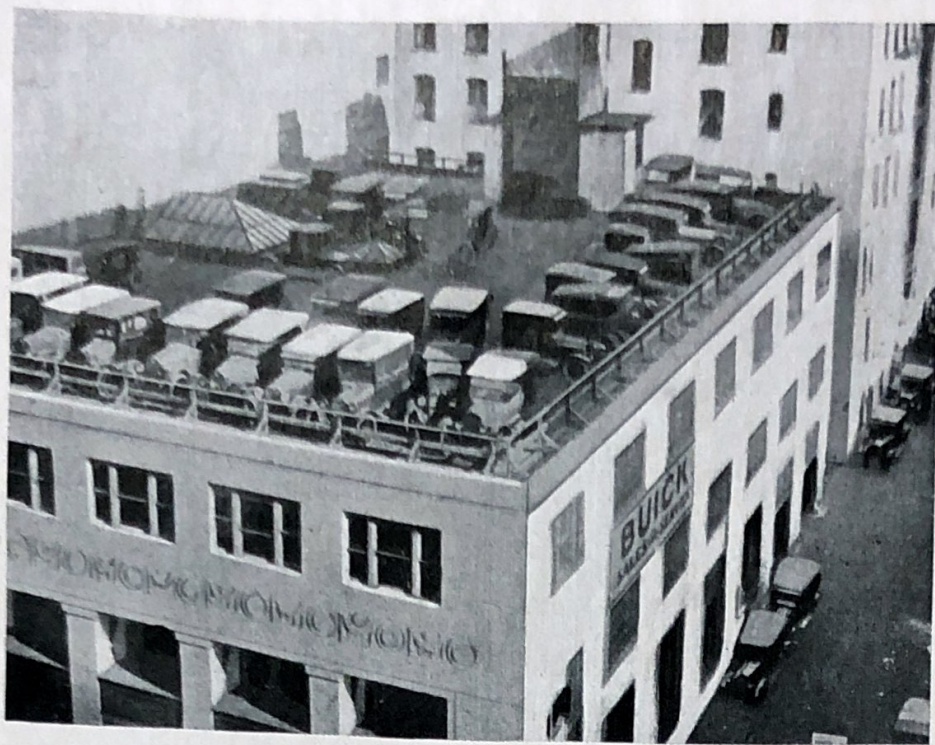
Arch. CARLO CALZECCHI.

Fot. Alinari, Firenze.

AUTORIMESSE ED AUTOPARCHI NELLE GRANDI CITTÀ

Alla crisi degli alloggi che ancora perdura in molte metropoli europee è correlativa una crisi d'autorimesse. Si può dire, anzi, che in molte città un ulteriore sviluppo dell'automobilismo è ostacolato soprattutto dall'impossibilità di trovare locali adatti alla custodia permanente o temporanea delle macchine.

Ormai l'automobile non può più considerarsi esclusivamente come un mezzo di turismo o di svago sportivo. Si è compiuto anche per essa il ciclo evolutivo già notato per la bicicletta: anch'essa è ormai un mezzo di trasporto usuale, e per molti rappresenta un vero e proprio strumento di lavoro. Sono innumerevoli, in ogni regione della terra, gli uomini che se ne servono per andare dalle loro abitazioni all'ufficio, al negozio, allo stabilimento: e nelle grandi città persino le signore guidano da sole la loro vetturetta per recarsi a fare le compere. Speciali apparecchi di sicurezza permettono di fermare la vettura in modo che nessun malintenzionato possa rimuoverla durante l'assenza del proprietario: a Nuova York, a Londra, a Parigi molti usano andare a teatro lasciando l'automobile sulla strada, per riprenderla a spettacolo finito. Di notte l'ingombro stradale è meno sentito; ma di giorno questo stazionamento può essere causa di molti guai. Vietarlo in modo assoluto è impossibile: consentirlo solo in determinate ore e per un limitato numero di minuti non è facile. Il provvedimento, preso in alcune città di permettere il posteggio alternativamente sul bordo destro o sinistro delle strade «a senso unico» a seconda che il giorno è pari o dispari, e ciò per suddividere anche il danno dell'ostacolato accesso ai locali commerciali, ha giovato poco o nulla. Dappertutto si è sentito il bisogno di creare dei posti di stazionamento che non rechino inciampo alla circolazione pubblica. Come per le autorimesse il vocabolo d'uso universale che le designa è *garage;* così pei luoghi di custodia temporanea vale il termine *parking,* cui bene può corrispondere il nostro di autoparco.

Gli spazî che nelle grandi città meglio sembrerebbero poter servire alla seconda destinazione sono le piazze. Escludiamo subito dal novero delle utilizzabili le piazze monumentali e quelle destinate a fiere o mercati. Quelle che rimangono hanno una speciale ragione d'essere che è palesata dalla loro frequente sistemazione a giardino: esse rappresentano un'oasi di verde nella cupa foresta dei neri casamenti, esse offrono un po' di luce e di refrigerio ai cittadini che escono dalle vie strette, buie e afose. Nessuno saprebbe consentire alla soppressione

UNA DELLE PIÙ VASTE AUTORIMESSE D'ITALIA
è quella della Società S. A. T. di Roma, capace di oltre 500 automobili, e costruita, con grande larghezza di linee, secondo il cosiddetto tipo orizzontale.

UN AUTOPARCO SOPRA IL TETTO IN AMERICA.
Non bastava che le automobili invadessero cantine, strade e cortili. In alcune città americane si son dovuti adibire a luogo di stazionamento anche i tetti.

di qualche aiuola fiorita per far posto a una tettoia di custodia d'automobili. Ed è questo che ha condotto, come vedremo, all'ideazione di *parkings* sotterranei.

In realtà fra autorimesse ed autoparchi non vi è, nè vi può essere una grande differenza. Servono a uno stesso bisogno, in località diverse: le prime sorgono di preferenza nei quartieri eccentrici e popolosi, dove sono molte case d'abitazione o ville signorili: i secondi risultano tanto più utili quanto più sono verso il centro della città, vicino agli uffici governativi, ai tribunali, alla borsa, alle banche, agli alberghi, alle stazioni ferroviarie. L'automobilista singolo si preoccupa delle prime: il problema dei secondi è di interesse generale e non a torto richiama l'attenzione delle autorità cittadine. Il Municipio di Parigi, ad esempio, ha indetto un grande concorso fra gli architetti francesi per il progetto di un *garage* pubblico sotterraneo nel centro della capitale.

Chi scrive non è un tecnico, nè questo è il luogo per dettagliate esposizioni di dati costruttivi e architettonici. Ritiene per altro che possa riuscire interessante per molti lettori qualche cenno sulle esperienze fatte e sugli studi relativi al problema dei *garages* delle grandi città.

Nelle case di recente costruzione ha perso qualsiasi valore la vecchia tradizionale cantina. V'è chi dice che l'intenso traffico delle strade cittadine, col conseguente tremito di tutti gli edifici, impedisce un sano stagionamento dei vini; altri aggiunge che fusti e bottiglie soffrono del caldo proveniente dalle caldaie accese per l'alimentazione dei termosifoni. Sia o non sia vero tutto ciò, è però certo che nei casamenti moderni le cantine sono ridotte ai minimi termini: e che in luogo delle legnaie, ormai esse pure inutili, si fanno volentieri magazzeni e più volentieri ancora autorimesse. Le autorimesse aumentano il pregio degli appartamenti signorili soprastanti: non lo deprezzano come una volta avveniva delle scuderie e delle stalle.

A Milano già numerosi palazzi sono stati costruiti con sotterranei a tal uopo destinati. Si dovrebbe augurare che, nelle costruzioni venture, per ogni appartamento fosse preordinato un posto d'automobile nel piano sotterraneo. Ciò finora non è riuscito, crediamo, che ai costruttori del grandioso palazzo all'angolo di Via Principe Umberto e via Moscova, i quali hanno destinato a *garage* l'intero sottosuolo della via privata che divide i due corpi di fabbrica.

Ma non è questo nuovo indirizzo dei costruttori di case che può sanare la lamentata crisi delle autorimesse. Bisogna fabbricare autorimesse nuove, capaci e numerose. Dove e con quali criteri?

Ripetiamo: le autorimesse devono essere costruite quanto più è possibile vicino alla residenza dei proprietari di macchine che si vogliono servire. E ciò sia per ridurre al minimo i percorsi a vuoto della macchina, sia per non rendere faticoso e sgradevole all'automobilista, che non ha meccanico, il recarsi a prendere o riportare in *garage* la pro-

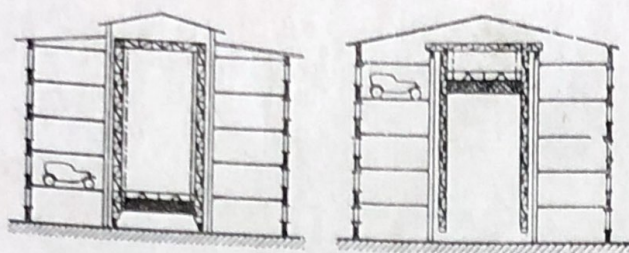
pria automobile, ogni volta che se ne serve. Ne consegue che le autorimesse moderne debbono sorgere nei quartieri migliori, dove l'area è costosa. Bisogna, pertanto, saper sfruttare l'area al massimo. Questo è il punto di partenza dei numerosi progetti su cui riferiremo e che segnano talvolta una nota veramente originale nell'edilizia moderna.

Uno studio preliminare è stato quello sullo spazio richiesto per ogni vettura. Studio assai più difficile e complicato di quel che possa sembrare a prima vista. Non basta infatti prendere in esame un certo numero di macchine, fra quelle comunemente usate, dalle vetturette agli *autobus*, misurare sul pavimento la superficie occupata e farne une media. Altri elementi vanno considerati, fra cui importantissima la larghezza del *virage*. Le automobili possono girare entro un raggio che varia dai 13 ai 18 metri; ma lo spazio richiesto per i cosiddetti «corridoi di disimpegno» può essere assai minore e diverso secondo che sia consentita la marcia in ambedue i sensi oppure in un senso solo e a seconda della disposizione delle macchine rispetto all'asse del corridoio. Le disposizioni più usuali sono quelle longitudinali o ad angoli di 45, di 60 o di 90 gradi, a cui corrispondono corridoi della larghezza da 3 ad 8 metri. In complesso si è ritenuto che per ogni vettura bisogna calcolare uno spazio di 15 mq.

È bene dir subito che questa cifra è indicata come *minimum*. Essa dev'essere notevolmente aumentata se l'autorimessa è tutta suddivisa a *boxes* e cioè a cellette separate e chiuse.

Su questo dettaglio che è di capitale importanza sarà bene soffermarsi un poco. Negli autoparchi, ossia in quei *garages* in

UNA NUOVA DESTINAZIONE DELLE PIAZZE.

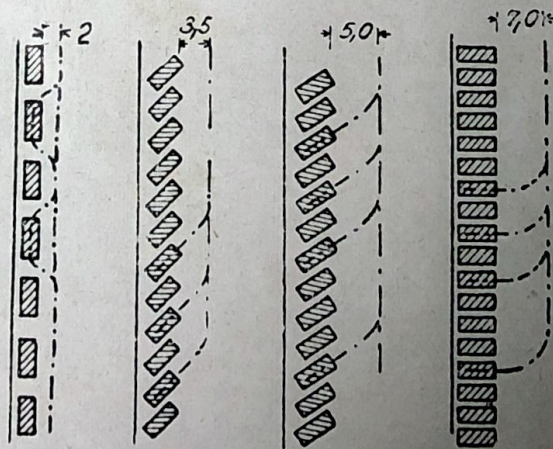
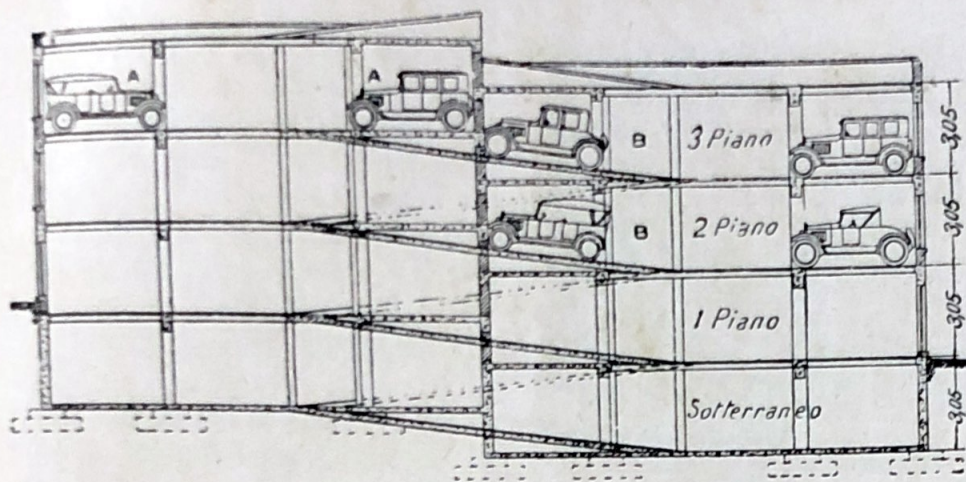
Quando fu ideata questa piazza di Boston, nessuno pensava di certo che sarebbe stata presto trasformata in autoparco. Le automobili vi si sono stabilite a poco a poco e adesso è ormai impossibile di rimuovernele. Anzi il Municipio ha finito per concedere l'erezione, nel bel mezzo della piazza, di un grande serbatoio di benzina.

SEZIONE SCHEMATICA DI AUTORIMESSE CON MONTACARICHI.
Nell'uno e nell'altro tipo il ponte-elevatore è scorrevole anche in senso orizzontale, cosicchè le macchine vengono portate in alto sino al rispettivo piano e poi di fianco sino davanti al posto loro assegnato.

cui il deposito dell'automobile è soltanto temporaneo e chi primo arriva occupa il posto migliore, non è il caso di considerare l'opportunità di maggiori difese e cautele di quelle che derivino da predisposizioni del proprietario dell'automobile e da vigilanza dei preposti all'autoparco. Ma là dove le macchine sono ricondotte regolarmente ogni giorno o magari lasciate inoperose per settimane e mesi, il bisogno di sottrarle al pericolo di guàsti fortuiti o intenzionali è universalmente sentito: e chi non dispone di un *garage* in casa propria, cerca almeno di avere un *box* particolare nel *garage* viciniore. Per quali ragioni il sistema dei *boxes* non è diventato generale? Potremmo dire per una ragione sola: che, oggigiorno, costa troppo. Ma aggiungiamone pure un'altra, anch'essa di attualità. Col diffondersi della vetturetta utilitaria, munita di tutti i controlli sul numero dei chilometri percorsi e dei litri di benzina rimasti nel serbatoio, il proprietario può affidare più tranquillamente ad altri la custodia della propria macchina: gli riesce facile di sorprendere gli abusi. Non ha più bisogno di *chauffeur*. Il suo uomo di fiducia diventa il proprietario, il direttore o il capo del *garage:* ad essi abbandona la macchina, appena ha rivarcato la soglia della rimessa. Essi provvedono a lavarla, a rifornirla d'olio e di benzina, a registrarne se occorre il motore, a rigonfiar le gomme, a riportarla al suo posto, magari all'ultimo piano, e a farla ritrovare all'indomani, al pianterreno, presso la porta d'uscita, quando il proprietario abbia per telefono preavvisato che intende servirsene. Questo succede, oggi, nelle autorimesse bene organizzate. Ma chi possiede un'automobile di lusso e lo *chauffeur* a cui è affidata amano ancora ed ameranno sempre per essa un locale esclusivo che meglio li garantisca da ingrate sorprese. In tal locale è consentito tenere gomme di ricambio, latte d'olio e rifornimenti d'ogni genere, talvolta poi d'installarvi un banco per le piccole riparazioni. Le pareti divisorie fra *box* e *box* possono essere fatte con rete metallica o lamiera stirata: e le porte a *coulisse* o a trapezoidi estensibili. Le spese d'impianto dei *boxes* non dovrebbero pertanto essere gravi, nè tali da giustificare la differenza di tariffa che viene richiesta dovunque per il posteggio dell'uno e dell'altro genere. Quel che più influisce è lo spazio; e per rendere questo meno costoso si è ricorsi alla sovrapposizione di piani sempre più numerosi.

Esistono, ed anzi rappresentano ancora da noi la maggioranza, le autorimesse a un sol piano: ma esse o sono collocate in località molto eccentriche o sono di costruzione provvisoria sopra aree che attendono una diversa destinazione.

Nelle grandi città moderne le nuove autorimesse devono sorgere nei quartieri di più intensa popolazione: e Milano ha già cominciato a fornirne qualche pregevole esempio con costruzioni speciali a quattro o cinque piani.

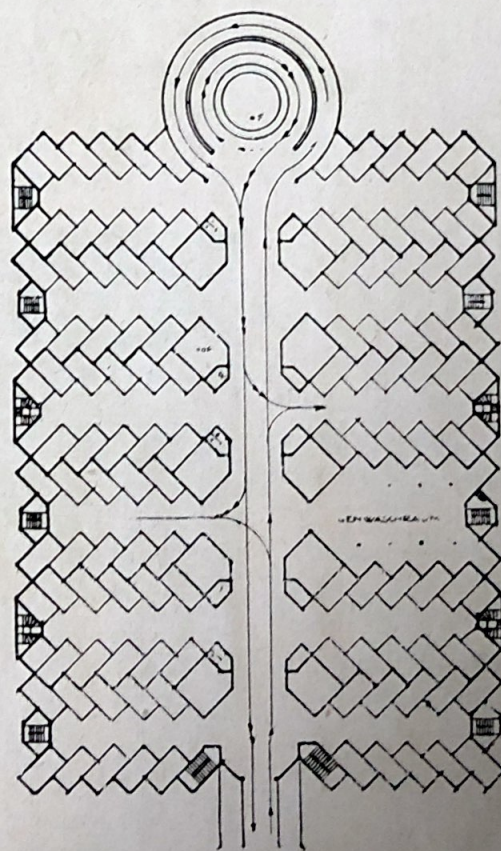
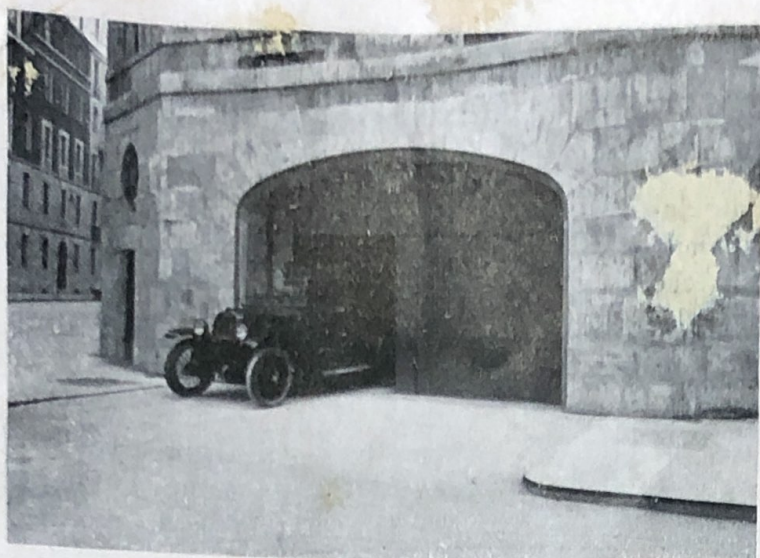
In qual modo le macchine possono salire ai piani superiori?

In questo specialmente si è affermata la genialità degli ingegneri moderni. Il primo sistema adottato fu quello dei montacarichi: che ha grandi pregi e conserva ancora molti fautori ferventi. Lo si descrive in breve. L'automobile, entrando in garage, si ferma sopra una piattaforma girevole che

COME SI POSSONO DISPORRE LE MACCHINE NELL'AUTORIMESSA.
A seconda del senso in cui vengono disposte le automobili rispetto ai muri (longitudinale, diagonale, semidiagonale, trasversale) varia lo spazio necessario per manovrarle e varia il numero delle macchine che possono stare in uno stesso spazio.

SEZIONE DI UNA AUTORIMESSA A PIANI ALTERNATI.
Questo sistema, noto sotto il nome di «Humy-Rampe», ha il considerevole vantaggio di rendere più utilizzabile lo spazio e minori le singole tratte delle rampe.

vien mossa sino a raggiungere la direzione voluta per il passaggio sull'elevatore: e questo trasporta l'automobile al piano fissato. Di regola il montacarichi è chiuso fra pareti come un normale ascensore. Se ne hanno però anche di tipo diverso: e merita un cenno quello in cui non solo la piattaforma girevole costituisce la plancia stessa dell'ascensore, ma tutto il complesso meccanismo di elevazione è scorrevole sopra rotaie in senso orizzontale, cosicchè l'automobile vien trasportata in alto e poi di fianco sino a trovarsi di fronte al posto che le è destinato. Questo sistema consente un'economia grandissima di spazio: ma non è privo d'inconvenienti. Appena la macchina è entrata nel *garage*, viene spento il motore: tutte le ulteriori manovre devono essere fatte a mano, ciò che richiede un personale sempre presente. Gli ascensori sono lenti: salgono in media colla velocità di 30 centimetri al secondo. Se l'autorimessa è vasta e a molti piani, si comprende come in determinate ore del giorno possa esservi agglomeramento, intralcio e perdita di tempo per raggiungere il proprio posto o per uscirne. Le frequenti interruzioni della forza elettrica che aziona il monta-carichi e i guasti eventuali al meccanismo stesso bastano a tener ferme e inutilizzate tutte le macchine ricoverate nel *garage*. Per ovviare a questi inconvenienti molti hanno raddoppiato il numero degli ascensori e fornito il *garage* di un motore ausiliario a gas povero. Ma non è eliminabile il guaio dell'«ingorgo» che è quel che più spiace ai conducenti.

Pare infatti assurdo che un veicolo che è autonomo per eccellenza debba proprio rinunciare a questo suo privilegio nel momento finale della sua corsa, quando si appressa al luogo di riposo. Si è studiato pertanto il modo di far raggiungere alle automobili i diversi piani coi proprî mezzi, e vi si è riusciti col sistema della «rampa» o per meglio dire con vari sistemi di «rampe».

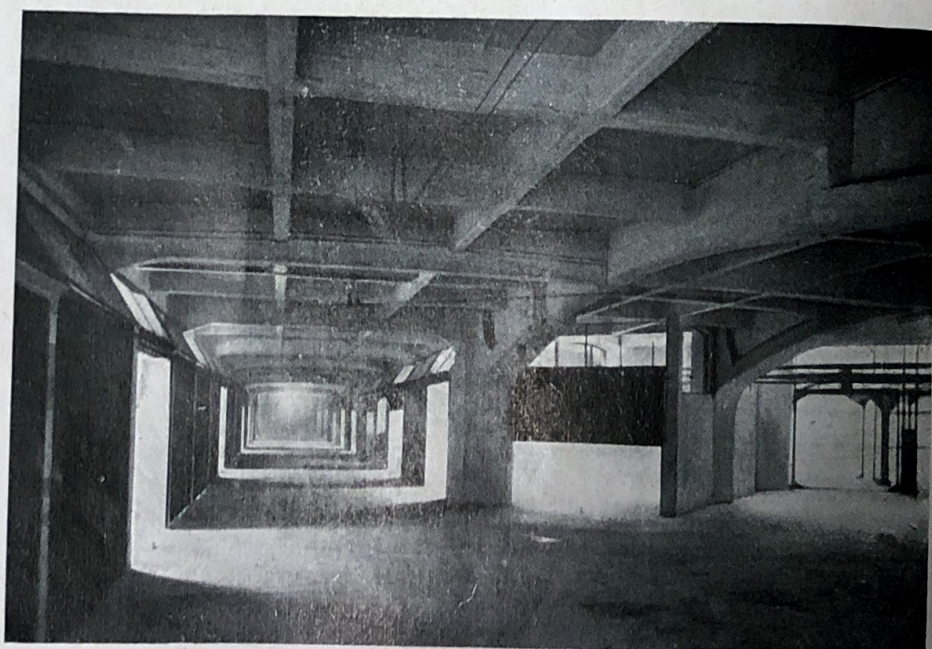
Le rampe possono essere diritte, curve, elicoidali, semplici, doppie, interne, esterne, a piani alternati, ecc. Si è compreso che qui stava il nocciolo della soluzione: e i costruttori d'ogni parte del mondo si sono scervellati intorno ad esso studiandone tutte le applicazioni e tutti i perfezionamenti.

La rampa diritta è la via più semplice e naturale d'accesso a un caseggiato di diversi piani. Deve avere una pendenza non inferiore all'8-10 %: e anche calcolando che l'altez-

SCHEMA DI UTILIZZAZIONE DELLO SPAZIO IN UN'AUTORIMESSA.
In questo singolare progetto è da notarsi la torre, contenente le due rampe concentriche di ascesa e di discesa, posta in fondo all'edificio e la disposizione dei *boxes* secondo il sistema «a spina di pesce».

LA PORTA D'ACCESSO AD UN'AUTORIMESSA PARTICOLARE.
È in un palazzo del quartiere Moscova in Milano. Nell'audito, appena dietro il portone di ferro, due montacarichi trasportano le vetture nell'autorimessa sotterranea.

za dei piani del *garage* si aggiri fra i metri 3 e 3 $^1/_2$, si comprende come il fabbricato debba presentare una notevole profondità per consentire che la rampa rettilinea raggiunga 4 o 5 piani. Ma non vi è alcuna necessità che la rampa sia propria rettilinea: può benissimo essere suddivisa a tratti per ogni piano con direzione volta per volta diversa o addirittura opposta, come avviene per le scale comuni.

Sempre per analogia colle scale comuni si è addivenuti alla creazione delle rampe circolari ed elicoidali. Il primo esempio di applicazione della rampa elicoidale si ebbe in un *garage* Berry costruito a Parigi molt'anni or sono: si può dire che tutto il *garage* consista in una sola ed ampia rampa circolare. I pianerottoli disposti all'interno, ad ogni completo giro della rampa, non sono destinati che a permettere l'inversione di marcia delle macchine che vogliono uscire e le operazioni temporanee di pulizia e di riparazione. Le macchine stazionano lungo il margine esterno della rampa (e pare che, convenientemente assicurate contro il pericolo di slittamento, il rimanere ferme sopra un pavimento non orizzontale non sia di grande pregiudizio). Lo sviluppo totale della spirale permette lo stazionamento di quasi duecento automobili.

La rampa tanto larga da permettere sia la salita che la discesa è stata adottata pure da molti tipi più recenti, che per la strana rassomiglianza han preso nome di « gazometri ». In questi edifici perfettamente circolari i *boxes* per le automobili sono disposti in senso radiale. A Berlino ve n'è uno che può contenere 1000 automobili.

La rampa promiscua per la salita e la discesa risulta però piuttosto pericolosa, anche se di larghezza sufficiente, per la facilità degli scontri. Lo studio si è portato pertanto alle doppie rampe, una per la salita ed una per la discesa. V'è chi le ha costruite ai due poli opposti dell'edificio, chi ne ha costruita una all'esterno ed una all'interno, chi le ha costruite concentriche, e chi infine sovrapposte. Nei vari disegni qui riprodotti vi è modo di farsi un'idea delle varie soluzioni. Nella prima e nell'ultima, che è certamente la più geniale, la penden-

VEDUTA DI UN'AUTORIMESSA SOTTERRANEA.
È quella sopra indicata. Consta di ben 42 *boxes*, disposti in senso diagonale rispetto all'asse del corridoio di disimpegno, ciascuno dei quali riceve luce da un ampio cristallo incastonato nei marciapiedi della via privata soprastante.

za delle rampe, sia di salita che di discesa, è uguale. Nelle altre due evidentemente la rampa di discesa, che ha un raggio minore, risulta più ripida della rampa di ascesa: ciò che non nuoce.

La duplice rampa è senza dubbio [illegible]zione più felice sin qui trova[illegible] al [illegible] problema; ma il genio inventivo pare [illegible] non si arresti nella ricerca del meglio. [illegible] rampa occupa uno spazio considerevole in proporzione di quello assegnato ai posteggi: per poterlo ridurre bisognerebbe costringere la rampa in un diametro inferiore ai metri 21 (muro esterno), renderla cioè più ripida; e allora non tutte le macchine sarebbero in grado di vincere la pendenza, anche innestando la prima velocità. I vapori di scappamento, che in tali condizioni di marcia in salita si fanno più intensi, destano pure qualche preoccupazione; quando la rampa di ascesa sia interna nel fabbricato e le bocche di ventilazione non funzionino a dovere, col passaggio di molte macchine può farsi [illegible]respirabile l'aria nei piani inferiori. Pe[illegible] questo vanno prevalendo rampe scoperte, disposte nei cortili interni o completamente all'esterno dell'edificio, com'è nel progetto del grandioso *Garage* della «Fiat» a Roma.

Un indirizzo nuovo è quello che chiameremo misto e che tende a fondere insieme i sistemi della rampa e degli elevatori. Il primo esperimento fatto consiste in un congegno meccanico a nastro senza fine che percorre nella parte mediana le rampe di ascesa e di

IL TIPICO ASPETTO DEI «GARAGES» AMERICANI.
Il «Nelson-House-Garage» di Nuova York, qui effigiato, è notissimo per la sua perfetta organizzazione interna: ma nulla ha di certo sacrificato all'estetica architettonica.

discesa, al quale vengono agganciate le macchine per essere trainate ai piani superiori o per esserne trattenute quand'invece ne debbano discendere. Lo scopo del sistema mi[illegible] è evidentemente quello di non forzare ec[illegible]ssivamente la macchina, di diminuire i rumori e le esalazioni nocive dello scappamento, di uniformare le velocità di entrata e di uscita delle diverse automobili: e nello stesso tempo di non interrompere del tutto il traffico quando per avventura un guasto impedisse allo specialissimo tipo di elevatore di funzionare.

Abbiamo accennato così alle linee fondamentali dei *garages* moderni. Qualche cosa va detto pure relativamente alla sistemazione dei servizi accessori. In questo campo le innovazioni sono continue: tutto è studiato per rendere più facile e sollecito il rifornimento delle macchine.

UN PERFETTO MODELLO DI «GARAGE» EUROPEO.
Semplice, pratico e insieme di buon gusto appare il «Postgarage» di Budapest, con le sue due rampe disposte ai lati del cortile coperto che separa e nello stesso tempo riunisce i due corpi di fabbrica destinati ad accogliere circa 300 macchine.

Ogni autorimessa dev'essere fornita di distributori d'olio e di benzina in numero proporzionato a quello delle macchine ospitate. Altre installazioni oramai generali sono quelle elettriche per il caricamento degli accumulatori e di aria compressa per il gonfiamento dei pneumatici. Una rimessa svedese ha persino un apparecchio telefonico in ciascuno de' suoi *box*.

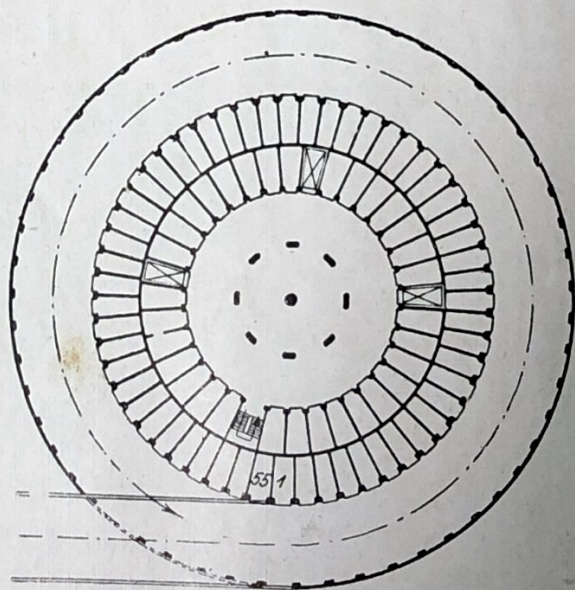
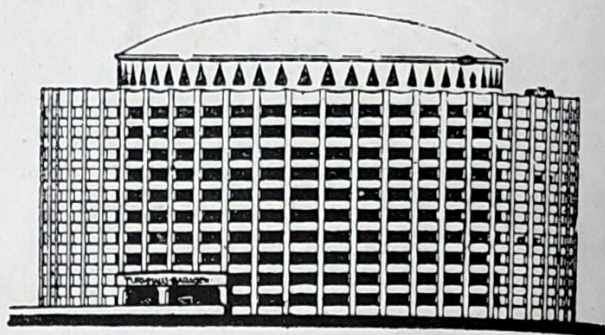
Il riparto per il lavaggio delle macchine è fra quelli che offrono

SCHEMA DI ELEVAZIONE DI UN'AUTORIMESSA AEREA E SOTTERRANEA.

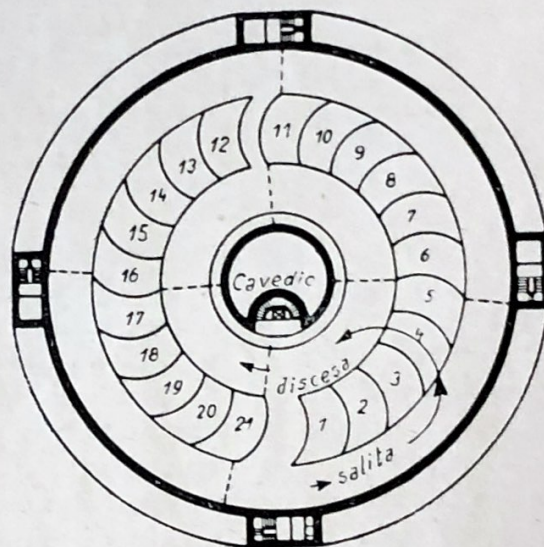
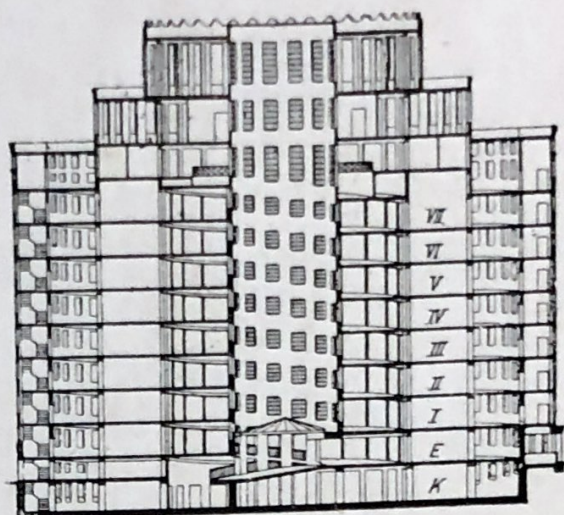
Questo è uno dei tipi maggiormente apprezzati di costruzione a due rampe elicoidali distinte. In essa tutta la circolazione delle vetture è in un senso unico: cosicchè la porta che dà accesso alla rampa di salita ai piani superiori serve di uscita da quelli sotterranei e viceversa.

la varietà più grande. In America, a fianco di un grande *garage*, un vasto cortile è stato ridotto a... vasca da bagno. Le automobili infangate, prima di entrare nella rimessa, debbono.... diguazzare entro quell'acqua, di continuo rinnovata, che almeno ne libera dal sudiciume le ruote e cioè la parte più soggetta a impantanarsi e più difficile a pulire. Si tratta pur sempre di una lavatura che va poi completata all'interno, a macchina ferma. Più razionale è invece l'impianto a doccia, in cui la macchina vien sottoposta a getti d'acqua regolati in tutte le direzioni, a seconda che essa è aperta o chiusa. In alcuni *garages* americani la lavatura è fatta, per così dire, in serie: le macchine vengono dai meccanici portate sopra un *tapis roulant* di legno a listelli, che si muove lentamente in uno stretto corridoio fra un fitto turbinio d'acqua o d'acqua saponata. Da ballatoi sovrastanti speciali operai maneggiando scope e spugne rimuovono dalle vetture ogni materia eterogenea. Proseguendo nella sua marcia ed uscendo dal corridoio, ogni macchina passa alle cure d'altri operai che la detergono e la lucidano, riconsegnandola pulita e splendente al meccanico.

È inutile aggiungere che ogni autorimessa, e specialmente ogni autoparco, deve avere un largo servizio di *toilettes*. Taluni dispongono pure di qualche camera per gli *chauffers* provenienti da altre città che, per l'ora tarda dell'arrivo, non sappiano dove trovare un letto: attenta misura di prevenzione questa che riesce graditissima a chi arriva da lontano ed è stanco e affaticato. In altri poi, dove convengono molti meccanici, non mancano sale di lettura, di riposo, di ricreazione, ed anche *bars* o *buvettes*, che però sarebbe bene fossero antialcoolici...

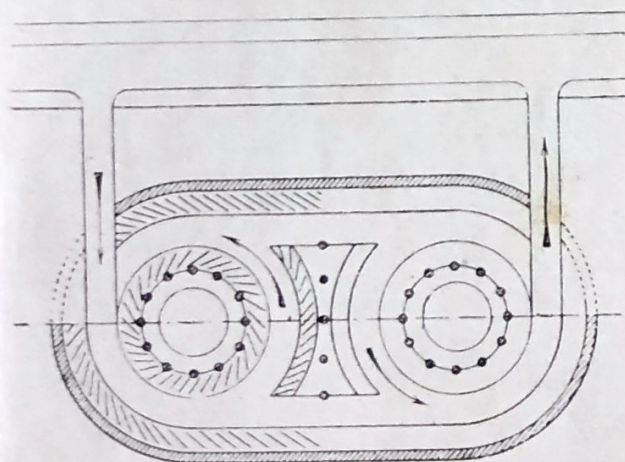
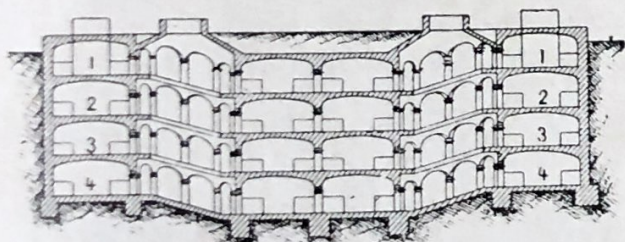
A questo proposito dobbiamo dire che sino a qualche tempo fa vi era una prevenzione, non del tutto ingiustificata, contro le autorimesse collettive, che derivava precisamente dalla facilità ch'esse offrivano ai meccanici di trovarsi assieme e di essere con ciò distolti dalla cura delle loro macchine. Si diceva che nelle vicinanze dei grandi *garages* fiorivano le osterie; e che in quelle, fra un bicchiere e l'altro, fra una partita alle carte ed una alle bocce, i meccanici si insegnavano, insieme coi segreti, le astuzie e le marachelle del mestiere. Vi era dell'esagerazione. La figura dello *chauffeur*, ad ogni modo, si è oggi del tutto mutata: la professione ha subìto una trasformazione radicale e ha perso completamente quel carattere di eccezionale e di chiuso che la facevano apparire una volta difficile e quasi eroica. Pochi pro-

«GARAGE» COLLETTIVO A FORMA DI GAZOMETRO.

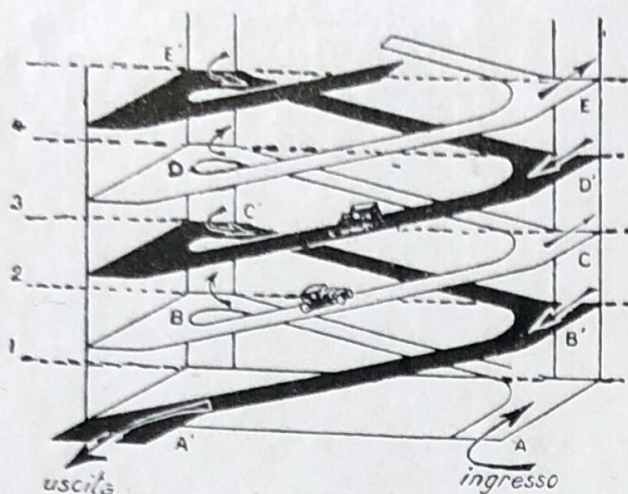
Ha un'unica rampa elicoidale molto larga che serve per la salita e la discesa. Fra i pregi di questo tipo vi è quello di poter essere sopraelevato e ingrandito a seconda del bisogno.

prietari conoscevano il funzionamento del motore, pochissimi sapevano guidare l'automobile; per dedicarsi allo sport della velocità dovevano affidarsi ciecamente allo *chauffeur*, il quale sentiva questa sua posizione d'indispensabilità ed era tratto a valersene e spesso ad abusarne. Le ore di servizio effettivo dello *chauffeur* erano poche: e spesso egli se ne stava in ozio al *garage* per ore e per giornate intere in attesa di ordini. Oggi tutto è mutato: anche i ragazzi sanno com'è fatta e come funziona un'automobile: e i giovinetti vogliono tutti imparare a guidarla, se anche vedono lontano il giorno in cui potranno possederne una. Vi sono persino gli *chauffeurs* volontari, che si offrono di pilotare gratuitamente una macchina pur di viaggiare. Infine non si tratta più di una professione chiusa, chè hanno imparato a conoscere e guidare l'automobile cocchieri, portieri, domestici, fattorini di studio, ecc. molti dei quali offrono così la loro opera ai principali sotto duplice veste. Per tutte queste ragioni non vi è più soverchio motivo di temere conventicole pericolose. Le macchine sono oggi tanto perfezionate che non richiedono più lunghe cure di manutenzione: lo *chauffeur* non ha più motivo di soffermarsi a lungo nel *garage*. E i servizî sono oramai di due tipi:

AUTORIMESSA A FORMA DI TORRE

con due rampe concentriche, una esterna per la salita ed una interna, più ripida, per la discesa. Per la speciale disposizione dei *boxes* le macchine non debbono mai fare alcuna marcia indietro, nè per entrare, nè per uscire.

quelli regolari e continuativi, pei quali lo *chauffeur* lavora secondo un orario, precisamente come un operaio meccanico, e quelli irregolari o di lusso, pei quali lo *chauffeur* non rimane in ozio ad attendere gli ordini in *garage*, ma vi si presenta sol quando deve levarne la macchina, avendo di regola altre occupazioni altrove. L'agglomeramento di personale che le grandi autorimesse sembrerebbero provocare non è dunque temibile, nemmeno nei riguardi del vicinato.

Maggiore preoccupazione alle case vicine potrebbero dare il traffico d'entrata e d'uscita delle macchine e il relativo strombettamento. Ma nè l'uno nè l'altro possono essere maggiori di quelli che si verificano nelle strade centrali delle grandi metropoli. E tutto sta nel saperli disciplinare con giusto criterio.

PROGETTO D'AUTORIMESSA SOTTO UN GIARDINO PUBBLICO,

composta di quattro piani sotterranei, serviti da due rampe elicoidali, una per la salita e l'altra per la discesa, rischiarati e ventilati da due cavedi, i cui orifici sboccano fra il verde delle aiuole. *In alto:* Sezione trasversale. - *In basso:* Piano del primo elemento sotterraneo.

SCHEMA DI RAMPE SOVRAPPOSTE.
La rampa di salita (in bianco) parte dal pianterreno in A e arriva al primo piano in B, al secondo in C, al terzo in D e al quarto in E. La rampa di discesa (in nero) parte dal quarto piano in E' e arriva al pianterreno in A'. Il sistema, che richiede minore spazio d'ogni altro, obbliga però a tenere in ogni piano un senso di circolazione opposto a quello dei piani immediatamente superiore o inferiore.

Questo abbiamo detto per ribattere alcune indirette obiezioni che generalmente si avanzano contro le autorimesse mastodontiche. Non è per un vano capriccio di elaborazione architettonica che si sono ideati e disegnati e costrutti gli enormi alveari, a cui abbiamo accennato. La scarsezza del terreno fabbricabile nelle grandi città e il numero vertiginosamente progrediente delle automobili dovevano di necessità portare a questi risultati. E, ripetiamo, bisogna che provvedano sollecitamente in conformità di questi criterî quanti vogliono assicurare il progresso sempre maggiore del nostro paese, e di quell'industria automobilistica che è una delle nostre glorie più recenti, sicure e riconosciute.

Basta osservare a Milano, in piazza del Duomo, il numero delle automobili private che vi stazionano in certe ore del giorno, per convincersi dell'improrogabilità di una soluzione. Fra poco vedremo nereggiante di automobili ferme tutta la Piazzetta Reale: noi ve le vedremmo a miglior agio riparate in un autoparco sotterraneo. Quello stesso spazio, anche per le sue dimensioni, sembra a noi indicatissimo per l'escavazione e la sistemazione a *parking*, a due o tre piani, con due rampe elicoidali una per l'entrata ed una per l'uscita delle macchine. L'autoparco, capace di ospitare più di un migliaio di automobili, essendo completamente sotterraneo, non comprometterebbe l'estetica ormai tradizionale della piazzetta e conserverebbe intatto il decoro dei monumenti vicini.

Un'altra autorimessa di eccezionale importanza e vastità potrà un giorno essere offerta alla città di Milano, quando verrà decisa la totale copertura dei navigli interni e la deviazione delle acque relative.

In altre città d'Italia, dove gli spazî centrali pure difettano, come a Roma, Napoli, Genova, possono venir prese in particolare considerazione le strade a forti pendenze. Le case, che su queste hanno prospetto, sono di difficile utilizzazione, perchè di regola non consentono apertura di negozi al pianterreno e regolarità di locali e appartamenti nei piani superiori; codeste case sono invece indicatissime per essere adibite a *garage*, chè la strada stessa può costituire la rampa esterna d'accesso ai varî piani.

Non riteniamo di doverci, per ora, dilungare in ulteriori rilievi o considerazioni. I lettori si diletteranno di certo ad esaminare minutamente alcuni fra i disegni qui riprodotti e ne trarranno la convinzione che l'automobilismo sta rivoluzionando anche l'edilizia, come già ha mutato tanti altri aspetti e tante altre abitudini della vita moderna.

DORO ROSETTI.

UN SISTEMA DI LAVAGGIO DELLE MACCHINE ABBASTANZA CURIOSO messo in pratica presso alcuni *garages* americani. È molto rapido e sbrigativo; ma non può essere completo.

A. S. T. I. S.

Sciogliamo subito il logogrifo. A. S. T. I. S. significa: *Associazione per lo sviluppo del Turismo in Sicilia*. Ed è il nome di una nuova Società che ha sede in Palermo e lo scopo di coordinare l'azione di quegli Enti, Istituti, Ditte e privati che abbiano interesse allo sviluppo del turismo in Sicilia. In modo particolare (togliamo la citazione dallo Statuto) l'A. S. T. I. S. si propone di contribuire ad organizzare turisticamente la Regione collaborando:

a) al miglioramento ed alla buona manutenzione delle strade nonchè alle segnalazioni stradali;

b) al miglioramento delle condizioni alberghiere con la creazione o la trasformazione di piccoli alberghi lungo i principali itinerarî; con la creazione di scuole alberghiere, l'istituzione di premî e simili;

c) a dar vita a tutte le attività atte a valorizzare tutte le bellezze naturali, artistiche, monumentali della Sicilia, curandone la protezione;

d) a curare e promuovere lo sviluppo dei mezzi di comunicazione d'ogni genere con la Sicilia provocando i miglioramenti richiesti dall'importanza del traffico turistico;

e) ad incoraggiare il miglioramento dei servizi pubblici (automobilistici, vetture, trasporto bagagli, guide, facchini, ecc.) ed, in generale, ad assumere tutte le iniziative atte a favorire l'afflusso di visitatori nell'Isola ed il miglioramento dell'ambiente in cui il turismo si svolge.

Diciamolo subito: in Italia lo spirito associativo non manca, e qualche volta è anche sovrabbondante: si fanno e disfanno Società con ottime intenzioni, ma senza basi pratiche: si formulano programmi magniloquenti e alla resa dei conti non son che parole. Presto nasce la sfiducia, si accusa di freddezza il pubblico, di insipienza gli interessati, e tutto si riduce a una inutile dispersione di energie e allo sciupio di qualche scarso fondo iniziale.

L'A.S.T.I.S. sorge sotto ben altri auspici. Promotore il Banco di Sicilia per volontà del suo allora Direttore Generale, ora R. Commissario Straordinario, il gr. uff. Ignazio Mormino, uno di quegli uomini che alla profonda conoscenza degli affari uniscono la capacità di spingere lo sguardo anche in più larghi orizzonti: che comprendono come la prosperità di un paese non sta soltanto nel suo bilancio finanziario. Egli ha istituito presso il suo Banco una Fondazione per l'incremento culturale ed economico della Sicilia: e da questa ha fatto assegnare alla nuova Società la non piccola somma di lire 500.000, divisa in cinque rate annuali. Ciò che tocca particolarmente il nostro sentimento è che tale somma venne votata « per onorare la memoria di L. V. Bertarelli ». Generoso e degno riconoscimento dell'opera compiuta dal nostro compianto Presidente a vantaggio dell'isola, che egli amava di intenso patriottico affetto, e alla quale riconosceva, come tutti riconoscono, la possibilità di grandiosi sviluppi in linea turistica, quando si fossero attuate appunto quelle provvidenze che oggi costituiscono il programma dell'A. S. T. I. S. Al finanziamento di essa contribuisce poderosamente anche l'ENIT con L. 50.000 annue per la durata di un quinquennio.

L'A. S. T. I. S. è amministrata da un Consiglio composto di tanti membri quanti sono i Soci Fondatori: i quali attualmente sono: Il Banco di Sicilia e la sua Fondazione, il Touring, l'Enit, l'Automobile Club d'Italia, il Club Alpino Italiano.

E oltre ai Soci fondatori comprende Soci di diritto (Enti pubblici o affini), Soci ordinari e Soci benemeriti. Presidente è il gr. uff. Mormino; Vice-Presidente il Comm. Vincenzo Florio, anima dell'Automobile Club Siciliano; segretario l'avv. Padrenostro.

Ma, ciò che più importa, l'Associazione si è messa al lavoro, e con un programma organico, oltre a quello occasionale suggerito dalle circostanze. C'è molto da fare! Non mancano in Sicilia centri, come Palermo, come Taormina, dove l'attrezzatura turistica è buona: ma altrove!

Che cosa è stato fatto finora per facilitare le ascensioni all'Etna, monte unico al mondo per l'unione di attrattive sublimi e diverse? Che cosa per trattenere i viaggiatori a Girgenti e a Selinunte? Che cosa per facilitare la visita dell'interno dell'isola? Ma poi anche sui percorsi più noti quante deficienze di servizî, quante lacune! Basterebbe di paragonare l'organizzazione turistica dell'Alto Adige, per star in casa nostra, con certi sistemi primitivi dell'Isola incantata per riconoscere a colpo d'occhio la distanza che rimane da superare.

Intanto l'A. S. T. I. S. si è proposta di risolvere uno dei più urgenti e fondamentali problemi del turismo siciliano: e anche dei meglio determinati perchè si tratta di una regione con figurazione precisa: il problema dei giri turistici, quello completo e quelli parziali: che comportano: servizî automobilistici con orarî, itinerarî, prezzi fissi, corrispondenti alle aspirazioni dei viaggiatori che vogliono vedere molto, anche fuori dei limitati orarî ferroviarî, ma con economia di tempo e di denaro e vogliono trovare alberghi capaci di ospitarli e di nutrirli nei luoghi di sosta e guide e quant'altro occorre per non essere vittime della propria inesperienza o dell'altrui cupidigia. Come ci sono gli alpinisti accademici che sdegnano guide e portatori e vogliono fare da sè, così ci sono i turisti individualisti che amano « far parte per se stessi » e combinarsi gli itinerarî e tutto il resto a modo loro; ma la gran maggioranza preferisce di schivare tutte le brighe, e non occuparsi che di « godere il viaggio » senza delusioni e arrovellature. Per loro l'A. S. T. I. S. ha fatto studiare minutamente sui posti da una Commissione in cui erano stati chiamati, oltre al Segretario dell'Associazione, un esperto funzionario dell'Enit, il cav. Mezzadri e un provetto albergatore del Trentino, il sig. Bertoldi, le condizioni stradali e alberghiere: e dal loro studio e dalle collaborazioni che hanno ottenuto sono usciti dei programmi sapientemente combinati, che consentono il giro completo della Sicilia in sette giorni, con partenze da Palermo, Girgenti, Siracusa, con biglietti a sezioni che consentono soste a volontà e combinazioni di itinerarî in connessione colle ferrovie e la navigazione. Il prezzo è fisso per ciascun viaggiatore, qualunque sia il numero dei viaggiatori, come nei servizi pubblici. Vi sono poi, due altri giri: quello della Sicilia orientale e quello della Sicilia occidentale, anch'essi con partenza da Palermo, ma con possibilità di iniziarli nelle tappe intermedie e anch'essi basati sull'economia del tempo e del denaro. Il servizio dei trasporti è assunto dai *Garages Mucera,* via Bentivegna 10, Palermo. Per ora vi sono adibite automobili da 4-6 posti: col tempo si useranno certamente i torpedoni che hanno fatto così buona prova nella regione delle Dolomiti.

C'è da sperare in un ottimo successo, se tutti quelli che possono concorrere alla buona organizzazione, sia dei trasporti che dell'ospitalità seconderanno i serii, pratici intendimenti di Chi, per il solo amore dell'isola, con grande autorità e insospettabile disinteresse si propone di superare i ciechi egoismi e le meschine concorrenze che non hanno consentito finora al turismo in Sicilia le realizzazioni turistiche di cui essa è capace.

G. B.

L'ESITO DEL CONCORSO BRIOSCHI

A pag. 230-5 riportiamo per esteso il giudizio della Commissione giudicatrice del *Concorso Brioschi* (di 2° grado), e diamo annunzio di una nuova segnalata benemerenza dell'ottimo Amico — che pur tante già ne vanta verso il Paese — nei riguardi dell'educazione della volontà e di una novella prova di fiducia verso il nostro Sodalizio.

IL X CONGRESSO GEOGRAFICO ITALIANO

Come abbiamo già annunziato, nell'autunno prossimo — e precisamente dal 6 al 15 settembre 1927 — si svolgerà in Milano il decimo della serie dei Congressi geografici nazionali, che hanno per iscopo, non solo il progresso scientifico, ma anche la divulgazione della coltura e delle conoscenze geografiche.

Il Congresso, tenendo conto dell'attuale momento storico — la rinascenza del Paese, suscitata da un forte Governo, attraverso la glorificazione della vittoria delle nostre armi e l'audace risoluzione dei maggiori problemi della vita nazionale — e dell'ambiente della sua sede — la dinamica Milano — darà il massimo sviluppo alle questioni di geografia politica, sociale, economica, commerciale, coloniale, ecc., ossia di quella geografia viva e vitale che contribuisce a valorizzare tutte le energie e tutte le risorse del Paese.

Oltre a ciò il Congresso dovrà dare un grande impulso alla risoluzione dei problemi, tuttora insoluti, della geografia d'Italia, ma di una grande Italia — come oggi noi la sentiamo — la quale, mentre mette in valore le sue interne risorse, espande la propria azione oltre le patrie frontiere e tiene alta la propria bandiera in tutte le regioni del mondo.

Al Congresso di Milano ha concesso l'Alto Patronato S. M. il Re, mentre ne ha gradito la Presidenza d'Onore S. E. il Capo del Governo.

E' stato costituito un Comitato d'onore, del quale fanno parte tutte le alte cariche dello Stato, le Autorità cittadine, i presidenti delle grandi Associazioni italiane; ed un Comitato ordinatore, presieduto da S. E. il Ten. Gen. Conte Carlo Porro, Consigliere del T. C. I.

Della buona riuscita del Congresso affida l'intervento del Comitato Geografico Nazionale, per l'organizzazione scientifica; mentre, come è noto, la nostra Associazione ha concesso il proprio appoggio per l'attuazione pratica della manifestazione.

E' tuttavia indispensabile che un grande numero di Enti, di Istituti e di private persone, diano al Congresso la propria adesione. Il T. C. I. rivolge a tutti viva preghiera di volersi iscrivere fra i partecipanti e di procurare un largo numero di adesioni. Fra i Capo Consoli ed i Consoli del Touring un'attiva propaganda può essere svolta all'uopo.

L'iscrizione al Congresso dà diritto: *a*) ad intervenire alla solenne adunanza inaugurale e alle adunanze successive, sia generali che di sezione; *b*) a partecipare alle varie manifestazioni (conferenze, spettacoli, ricevimenti, ecc.) che verranno organizzate durante lo svolgimento del Congresso; *c*) ad accedere liberamente alle Mostre; *d*) a godere delle riduzioni e facilitazioni predisposte per i Congressisti (visite a Musei, Gallerie, ribassi ferroviari, negli alberghi, sui mezzi di trasporto, ecc.); *e*) a ricevere i doni che saranno distribuiti a tutti gli iscritti (e che da soli supereranno il valore della quota d'iscrizione); *f*) alla partecipazione alle Escursioni (con l'aggiunta di una quota minima), ecc., ecc.

Infine l'iscrizione darà diritto all'acquisto dei volumi degli Atti a metà del prezzo di costo.

INFORMAZIONI PRATICHE.

Iscrizione al Congresso. — L'importo della quota d'iscrizione è di **L. 100** per gli Enti pubblici e Società di carattere economico, **L. 40** per gli Istituti di carattere colturale e per i privati.

Per ottenere l'iscrizione al Congresso basta inviare domanda accompagnata dall'importo relativo in vaglia bancario. Se l'importo è trasmesso a parte mediante vaglia postale o conto corrente postale (i versamenti devono essere fatti, in quest'ultimo caso, sul Conto Corrente del Touring Club Italiano, N. 398), nell'invio della scheda dovrà essere indicato il numero e la data del vaglia, del bollettino di Conto Corrente, della raccomandata, ecc. Vale come comprova dell'avvenuta iscrizione l'invio della Tessera di partecipazione al Congresso.

Gli Enti od Istituti *potranno*, all'atto dell'iscrizione, indicare il nome di persona che li rappresenti alle riunioni del Congresso ed alla quale debba essere intestata la tessera.

Le iscrizioni al Congresso si chiuderanno il *31 luglio p. v.*: dopo tale data e fino al 1° di settembre — ultimo termine per l'invio di ogni iscrizione — l'importo sarà *aumentato del 50%* e cioè portato a *L. 60* per le iscrizioni degli Istituti colturali o dei privati e a *L. 150* per quelle di Enti pubblici o Società di carattere economico. Nell'ammissione alle gite verrà tenuto conto dell'ordine di precedenza delle iscrizioni. E' quindi opportuno inviare *subito* la propria quota di iscrizione anche per facilitare il lavoro di preparazione della manifestazione.

Adunanze e Mostre del Congresso. — Le adunanze del Congresso si svolgeranno dal 6 al 10 settembre 1927 presso la *Università Commerciale Luigi Bocconi* (Via Statuto, 1). Le Mostre verranno inaugurate contemporaneamente al Congresso e avranno le seguenti sedi:

Mostra Geografica dell'Espansione Italiana all'Estero: nel Palazzo della Società Permanente, Via Principe Umberto, N. 32.

Mostra Fotografica del Paesaggio Italiano: nello stesso Palazzo.

Mostra della produzione geografica italiana dell'ultimo triennio (cartografica e libraria): presso l'Università Bocconi, Via Statuto, 1.

Mostra dei cimeli cartografici antichi: presso la Biblioteca Ambrosiana, Piazza S. Sepolcro.

Mostra de «L'Italia Geografica» di Achille Bertarelli: presso la Biblioteca Civica, al Castello Sforzesco.

Escursioni. — Le escursioni si svolgeranno secondo il seguente programma:

1ª *Escursione* (con iscrizione aperta a tutti i Congressisti e loro famigliari):

11 settembre: a Como per l'Autostrada. Visita delle Esposizioni Voltiane. In piroscafo al centro del Lago di Como. Pernottamento in località del centro-lago.

12 settembre: Dal Lago di Como a quello di Lugano ed al Lago Maggiore (con le ferrovie ed i piroscafi). Scioglimento del Congresso alle Isole Borromee.

2ª *Escursione* (con numero limitato di partecipanti):

12 settembre: Dal centro del Lago Maggiore a Domodossola in ferrovia.

13 settembre (in automobile): Visita alla Valle di Antrona ed impianti idroelettrici dell'Ovesca (Società Edison). Ritorno a Domodossola.

14 settembre (in automobile): Visita alla Valle Formazza, Cascata della Toce, impianti idroelettrici del Lago Castel (Società Edison), con ritorno a Domodossola. Di là in ferrovia a Milano.

3ª *Escursione* (con numero limitato di partecipanti):

15 settembre (in automobile): Visita alla regione della bassa pianura lombarda (zona delle risorgive, grandi canali navigabili e di irrigazione, grandi fattorie agricole, Certosa di Pavia) con ritorno a Milano entro la giornata.

Le norme pratiche per la iscrizione alle Escursioni, la prenotazione delle camere negli alberghi, come pure l'elenco delle facilitazioni concesse ai Congressisti, i moduli per i ribassi ferroviari per il percorso della rispettiva Sede a Milano e ritorno, ecc., verranno trasmessi ad ogni iscritto successivamente ed in tempo utile.

I regolamenti delle singole Mostre, come pure ogni schiarimento può essere richiesto alla Segreteria del Congresso presso il T. C. I., Corso Italia, 10, Milano. Ogni corrispondenza deve però essere accompagnata dall'importo in francobolli per l'affrancazione della risposta.

Chi desiderasse copie della Circolare per procurare iscrizioni al Congresso le potrà chiedere alla Segreteria.

VITA DEL TOURING

Il concorso per il Manuale dell'Educazione della volontà e una nuova benemerenza del Comm. Luigi Brioschi.

I nostri lettori certamente ricorderanno (vedi *Le Vie d'Italia*, maggio 1926, pag. 543) come il Concorso per un Manuale pratico dell'Educazione della volontà, bandito dal Touring e dotato dal Comm. Luigi Brioschi di un premio unico e indivisibile di L. 20.000, Concorso a cui parteciparono 177 autori, si sia chiuso, in una prima fase, colla designazione di tre concorrenti, che venivano invitati a rielaborare i loro lavori ritenuti degni di particolare considerazione, ma non ancor bene rispondenti alle finalità del Concorso. Ciò che venne fatto da tutti e tre con risultati variamente apprezzabili, come risulta dalla relazione che qui pubblichiamo:

« La Commissione giudicatrice del Concorso Brioschi per un Manuale di educazione della volontà, convocata dal suo Presidente per giudicare i lavori presentati dai tre concorrenti:

« 1° Prof. Ezio Bonaventura, Assistente dell'Istituto di Psicologia della R. Università di Firenze;

« 2° Prof. Giulio Cesare Ferrari, Direttore della *Rivista di Psicologia*;

« 3° Sac. Prof. Ernesto Casalis di Torino; già designati nella prima fase del Concorso come degni di essere chiamati a una seconda prova, conviene con voto unanime nel seguente giudizio:

« Il bando del Concorso Brioschi determinava con precisione la norma alla quale si doveva attenere la Commissione nel conferimento del premio. Tale norma era illustrata sia nella breve nota che accompagnava il bando del Concorso, sia nella Relazione del primo Concorso; la Commissione era cioè chiamata a determinare se tra i lavori sottoposti al suo giudizio vi era un manuale nel quale fosse esposto un metodo, ossia norme precise e chiare per la educazione della volontà. La Commissione con voto unanime dichiara che nessuno dei tre lavori presentati ad essa dagli autori ammessi alla seconda fase del Concorso risponde a questa condizione.

« La Commissione, per le ragioni già esposte nella Relazione del precedente Concorso, non ritiene opportuno di esporre giudizi particolari e particolari apprezzamenti. Infatti non ritenendo essa che alcuno dei lavori ha corrisposto alle condizioni del bando di Concorso, viene a mancare la necessità di un esame comparativo.

« Per giustificare il proprio giudizio negativo la Commissione ritiene tuttavia opportuno far rilevare che tutti e tre i lavori presentati dai sopra ricordati concorrenti, per quanto in misura molto diversa, così da avere un valore

diverso, contengono delle buone pagine nelle quali si espongono delle idee sane, con una efficacia non comune di esposizione; per questa ragione la pubblicazione di taluni dei lavori presentati all'esame della Commissione e la loro diffusione potrà tornare vantaggiosa, anche perchè codesti lavori rappresentano un progresso su altre opere che trattano tema analogo a quello messo a concorso, e che sono ben note a chi è a giorno della letteratura dell'argomento. Talaltro dei lavori ha tale una nobiltà e dignità, che la lettura non potrà non essere giovevole. Ma nessuno di questi lavori, come nessuno dei lavori in precedenza presentati alla Commissione, è un «manuale», ossia una esposizione sistematica di un metodo di educazione della volontà. Infatti nessuno dei concorrenti ha indicato un metodo positivo di educazione della volontà.

«Si noti che taluno dei concorrenti sembra non essersi accorto che si richiedeva un metodo per una educazione integrale della volontà e quindi della volontà applicata anche al raggiungimento dei fini supremi della vita e non solo della volontà applicata alla educazione fisica.

«La Commissione sente poi il dovere di fare una eccezione al riserbo che essa si è imposta, segnalando lo sforzo compiuto dal concorrente Ferrari, il quale ha presentato al Concorso un metodo originale o almeno una visione personale del problema; ma la Commissione non gli ha potuto assegnare il premio perchè essa dubita della bontà del metodo proposto o almeno deve ammettere che le prove della bontà del metodo non furono offerte; in ogni caso per la esposizione è inadeguato. Tuttavia non può la Commissione non segnalare lo sforzo compiuto dal Ferrari, e incoraggiarlo in una via nella quale si è messo con tanto ardore e anche con qualche frutto.

«La Commissione, nel presentare questa conclusione alla Presidenza del Touring Club Italiano, sente il dovere di ripetere il ringraziamento per l'onorifico incarico che le è stato affidato e nell'assolvere il quale essa ha cercato di ispirarsi ai nobili intenti che hanno mosso il Comm. Brioschi nel donare la somma necessaria, e alle nobili tradizioni che caratterizzano la vita del Touring.

«Essa è dolente di constatare che alla grandezza e alla nobiltà del compito che le fu assegnato non ha corrisposto un fortunato sforzo da parte dei concorrenti».

LA COMMISSIONE:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI, *presidente* – BARCO Comm. Gen. LORENZO – BRIOSCHI Comm. LUIGI – CESARE GOLDMANN – P. Comm. Prof. AGOSTINO GEMELLI, *relatore*.

Dunque le speranze del munifico donatore, a cui sorrideva la nobile visione di un poderoso strumento capace di mettere in valore quella grande zona sterile che sono le capacità in potenza, ma non in atto, sono andate deluse. Il libro, non diciamo taumaturgico, ma fortemente suadente non c'è, pur attraverso i meritori conati di parecchi valentuomini, fiancheggiati da vari tentativi di molti illusi. La cosa non deve recar sorpresa perchè già il bando del Concorso metteva in guardia contro l'apparente facilità di esso, sotto cui si nascondeva la necessità di un arduo sforzo. Arduo ma non irrazionale, come dimostra la letteratura vastissima sull'argomento, dove non mancano lavori non adatti per l'indole nostra e il nostro temperamento, ma di pregio sostanziale innegabile.

Il bando del Concorso assegnava mille lire a ciascuno dei concorrenti chiamati alla seconda prova: distribuite le quali residuarono poco più di L. 17.000, che avrebbero dovuto essere rese al donatore. Ma il Comm. Brioschi dichiarò che egli intendeva di lasciarle a disposizione del Touring, purchè, nel tempo e nei modi che questi ritenga opportuni possa valersene agli intenti che avevano ispirato il Concorso. Non vi è nella rinnovata donazione alcuna indicazione obbligatoria, tranne quella del fine a cui la somma è destinata.

Il Consiglio ha accolto con gratitudine la nuova benemerenza dell'ottimo Amico, che tante già ne vanta verso il nostro Paese, e cercherà di interpretare nel miglior modo, escludendo però, almeno per ora, un nuovo Concorso, ma tenendosi a giorno di quanto verrà eventualmente pubblicato sull'argomento, le generose intenzioni dell'Uomo che è l'apostolo della Volontà, come ne è l'esempio.

G. B.

I primi risultati del Concorso Vitalizi 1926.

I PREMI DI MASSIMO ASSOLUTO destinati a coloro che nel 1926 hanno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio, sono stati assegnati come segue:

IL PREMIO DI L. 5000 al Signor *Vassura Cav. Andrea*, Console di Forlì, che ha presentato al Concorso il numero massimo di **444** Soci (per altri 79 Soci, ritirò i premi speciali; presentò dunque in totale 523 Vitalizi!).

I DIECI PREMI DI L. 1000 CADAUNO destinati a ciascuno dei 10 successivi presentatori di maggior numero di Vitalizi, sono stati assegnati come segue:

	N. Soci
Neri Dott. Comm. Silvio Armando, Capo Console di Torino	338
Zucchi Alfredo, Borgo S. Donnino	165
Ponce de Leon Cav. Antonino, Varese	153
Ciampoli Ing. Vito, Console di Foggia	114
Padovani Rag. Silvio, Genova	105
Tenca Avv. Cesare Taddeo, Console di Trezzo d'Adda	102
Sedran Angelo, Console di Gorizia	101
Colombo Antonio, Console di Lecco	100
Magnavacchi Ing. Giulio, Console di San Polo d'Enza	93
Ortenzi Magg. Filippo, Console Militare di Trieste	78

A ciascuno degli interessati è stata comunicata direttamente la notizia, contemporaneamente alla spedizione dell'assegno recante il premio. L'assegnazione delle quattro *Fiat 509* e dei 30 premi da L. 500 avverrà il 3 febbraio.

Tutti possono provvedersi gratis di un'ottima penna stilografica.

Basta solo uno sforzo, ma oh! tanto facile da vincere, tanto esiguo in sè, da non meritare neppure tal nome! Si tratta semplicemente di presentare *cinque* nuove iscrizioni a Vitalizio o passaggi da annuale a Vitalizio (compreso eventualmente il proprio). Cosa facilissima, date le simpatie godute dal T. C. I. Il Touring tiene pronto per tutti costoro una superba *Penna stilografica Tibaldi*, prodotto squisitamente italiano, che merita di essere apprezzato e conosciuto secondo la sua fama.

La penna Tibaldi infatti, che il Touring ha scelto come dono, ha molte qualità positive, di cui basterà elencare le seguenti:

Ha pennini insuperabili con puntine di *iridio naturale*, duri o flessibili adatti per tutte le mani e per tutte le scritture (fine, medio, ronde, stenografia e scrittura moderna); la testa del cappuccio è smontabile con infisso un puntale di metallo prezioso a protezione del pennino; la materia di cui è composta la penna è ebanite tenace e compatta, di un bel nero brillante; la lavorazione ne è accurata, il collaudo rigoroso.

Chi non vorrà procurarsi *gratis* un oggetto tanto apprezzato, anzi, osiamo oggi dire, indispensabile?

Soci all'opera!

Spigolando nel volume « Abruzzo, Molise e Puglia » della Guida d'Italia del T. C. I.

Noi vogliamo ancora, e per un'ultima volta, prendere a braccetto quel certo nostro Socio che desiderava di mutare il volume d'« Abruzzo, Molise e Puglia » in altro descrivente una zona d'Alta Italia: perchè *questa volta* (se ancora non avessimo ottenuto l'intento) siamo proprio, *assolutamente*, sicuri, che egli reciterà il « mea culpa » e di conseguenza non solo si terrà ben caro — come del resto di dovere — il volume, ma correrà a farne acquisto d'un altro... per farne un dono — il migliore! — al migliore de' suoi amici: che anch'esso ne approfitti.

Avevamo incidentalmente nominato i *costumi* e le *tradizioni*; e subito un fascio di luce ci aveva illuminati. Senta quel nostro Socio se non avevamo ragione. Apriamo la Guida a pag. 192, e leggiamo insieme: « A Cocullo vi è il celebre Santuario di S. Domenico, al quale d'ogni parte d'Abruzzo accorrono fedeli per guarire delle malattie e particolarmente del morso delle vipere e dei cani idrofobi e del male di denti ». — « Ma Santuari ne abbiamo quassù a bizzeffe con effetti altrettanto taumaturgici! ». — Sì, è vero; ma « quassù » non abbiamo una processione altrettanto caratteristica nella festa del Santo. « In quella occasione — insegna la Guida — la statua di S. Domenico viene portata attraverso le vie del paese, fra fitte ali di popolo, *tutta coperta di serpi vive*, che i cosiddetti *serpari* catturano per fare omaggio al Santo. La caccia alle serpi s'inizia nelle prime giornate primaverili di sole. Nella cattura, il rettile si lancia a mordere qualche lembo dell'abito ed anche le mani del serparo e non lascia il morso se non con uno strappo energico, perdendovi i denti. Le serpi allora vengono poste entro vasi di terracotta, o entro sacchetti di tela o pelle caprina fino al giorno della festa del Santo ».

La tradizione pagana degli incantatori di serpi si ravviva così nel culto del patrono cristiano.

Chi non ricorda il celebre quadro del Michetti che rievoca la scena? E chi non sa che anche d'Annunzio, nella « Fiaccola sotto il Moggio » ha fissato in un quadro artistico la figura del serparo? Se tali artisti ed esteti han fermato la loro attenzione su la magnifica tradizione, non vorrà anche il nostro Socio rendersi conto della singolarissima sopravvivenza di cerimonie e culti pagani? E come a Cocullo, egli potrà trovare serpari anche a Luco.

Ed altre reminiscenze pagane troverà, per esempio, a Loreto Aprutino. Scrive infatti la Guida a pag. 246: « Per la festa di S. Zopito patrono (lunedì dopo Pentecoste) dura l'uso di far precedere la processione per il paese da un bue, dalle corna adorne di nastri e fiori, cavalcato da un bambino in veste bianca e poi di portarlo in chiesa ad inginocchiarsi davanti alla Statua del Santo. Dallo sterco del bue i contadini traggono gli auspici per la maggiore o minore abbondanza dei raccolti ».

Che differenza v'è, in verità fra i contadini di Loreto Aprutino e gli antichi arùspici? Quelli traevano significato dal volo degli uccelli; questi dallo sterco de' grassi giovenchi. Ma la sostanza del rito non muta. Del resto tutte le feste religiose ed i pellegrinaggi d'Abruzzo e Puglia sono sommamente caratteristici ed interessanti. La Guida riferisce intorno a vari di esse. Citiamo ancora, a caso:

(A pag. 241) « Anche a Chieti, come in quasi tutti i centri della regione si fa, nel Venerdì Santo, la processione del Cristo morto: la statua di Gesù giacente è preceduta da trofei con gli strumenti della Passione e seguìta dalla statua dell'Addolorata: è questa una cerimonia sacra molto pittoresca ed interessante per il valore artistico delle statue e pel colore locale; si aggiungano la illuminazione e le belle mostre dei negozi. Il 16 e 17 gennaio, vigilia e festa di S. Antonio Abate, vanno in giro per la città delle comitive di popolani travestiti, quali da eremiti e, uno tra essi, da S. Antonio, quali da dèmoni, accompagnati da suonatori, ed entrano nelle case a farvi brevi rappresentazioni delle tentazioni del Santo con cori e a solo ».

Ed i famosi pellegrinaggi al celeberrimo Santuario di S. Michele a Monte S. Angelo di Puglia? Migliaia e migliaia di contadini e di donne accorrono da ogni parte del Mezzogiorno d'Italia. La Guida, a pag. 543, dice: « Torme di fedeli procedono salmodiando in varie tappe verso il Gargano. Allorchè giungono ai piedi della montagna, coloro che ne hanno fatto voto, percorrono l'ultimo tratto a piedi; arrivati alla meta, scendono la scala del Santuario recitando una posta di rosario per ogni scalino. Giunti dinanzi alla porta

di bronzo della Basilica, s'inginocchiano, ne battono gli anelli, come invasati da follia, ne baciano le immagini, e perpetuando i riti dei secoli di maggior fanatismo, traversano la sacra spelonca, strisciando a sangue la lingua per terra fino all'altare ».

E così all'Incoronata di Foggia, dove (come a M. S. Angelo) nei giorni di sagra il Santuario è tutto circondato, per un raggio di varie centinaia di metri, da baracconi, da bancarelle (pag. 560). A S. Paolo presso Galàtina, la scena è anche più caratteristica: lì presso esiste un pozzo miracoloso d'acqua sorgiva e il 29 giugno da tutto il Salento accorrono i devoti. « Il particolare di questo pellegrinaggio consiste in ciò, che coloro i quali sono stati morsicati dalla tarantola, come entrano nel « feudo » di Galàtina, sono assaliti da brividi irrefrenabili e provano una grande smania di ballare. I parenti che li accompagnano, subito suonano tamburelli e castagnole e i « tarantolati » nel traino stesso eseguono danze pazze, come invasati dagli spiriti. Però, appena sono entrati nella piccola chiesa, ed hanno bevuto di quell'acqua, immediatamente spariscono i furori, cessano le smanie di ballare e gli ammalati guariscono perfettamente ».

Ma forse al nostro Socio piacciono spettacoli più gentili e meno impressionanti. Ed allora noi gli consigliamo di assistere piuttosto ad una festa nuziale a Scanno, che è tutto che di più grazioso e — ad un tempo — coreografico esista, con le donne in lunga fila, a coppie, rivestite dello stupendo costume, austero ed elegantissimo. (Ne legga la descrizione a pag. 217). Oppure vada nella campagna di Chieti a vedere « l'invio » del corredo matrimoniale. « Sul carro dipinto, tirato da buoi che portano al collo campàni di bronzo e alle corna fazzoletti bianchi, si colloca il letto nuziale con tutte le coperte, ripiegate in un angolo per mostrarne la quantità e la qualità e, sopra, gli oggetti di rame per la cucina, fra cui un caldarone ».

Il nostro Socio è ancora restìo? E allora — *ultima ratio* — gli diremo: il volume gli è necessario... per la salvezza dell'anima. A pag. 751 esso gli indica un pellegrinaggio da compiere. « Il popolo ritiene che tale pellegrinaggio sia il passaporto indispensabile per andare in Paradiso; anzi, vuole che l'anima di chi non vi è andato in vita, debba recarvisi pellegrinando dopo la morte ».

Apri il volume e studia la via per andarvi, o Socio ritroso. Se da Milano arriverai fin là, al Capo di S. Maria di Leuca, avrai visitato non solo Abruzzo e Puglia, ma conoscerai quasi *tutta l'Italia*. Ciò che volevamo da te.

Il IV anno di vita di una Rivista,

che assomma in sè i pregi dell'amena lettura e della piana narrazione, quelli della proficua istruzione economico-industriale e dell'efficace ed interessante esposizione geografico-scientifica, si è ora aperto. Ed è il IV anno di una apprezzata e ricercata pubblicazione che ha saputo, e sa, fondere nelle linee di un unico panorama (seducente e senza stridori di contrasti, mentre parrebbero pur naturali) la visione di una Italia « nuova ed antica », — con tutte le sue tradizioni, e i tesori d'arte e di intelletto, con tutto il suo nuovo fervore d'opere e di programmi — e la visione fantasiosa e pur verace di terre vastissime d'oltre Oceano, dove molto è stato fatto, dove molto è in divenire; dove soprattutto l'Italia vuole essere presente e mantenere sempre viva una fiaccola, sempre ardente una unione spirituale.

Questa Rivista è ormai nota ad una schiera vastissima di nostri Soci: sempre più numerosi debbono diventare i suoi lettori ed i suoi propagandisti. L'alto principio a cui essa si inspira lo merita; e deve essere sprone precipuo per ogni buon italiano.

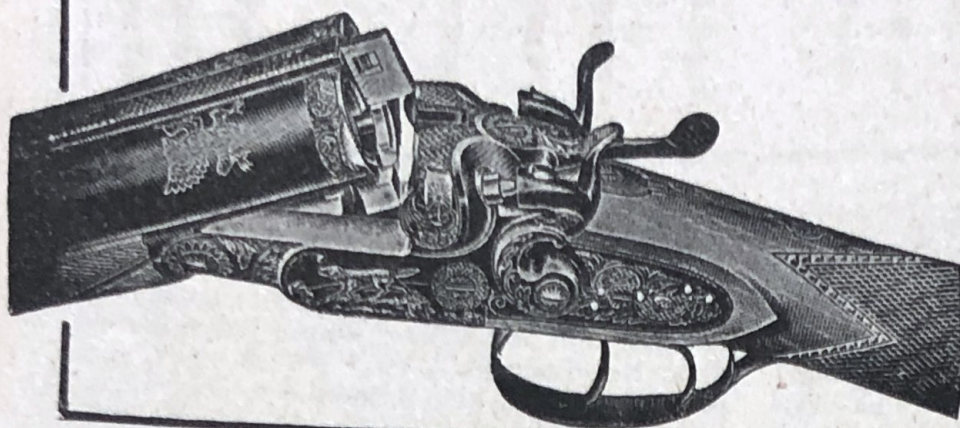
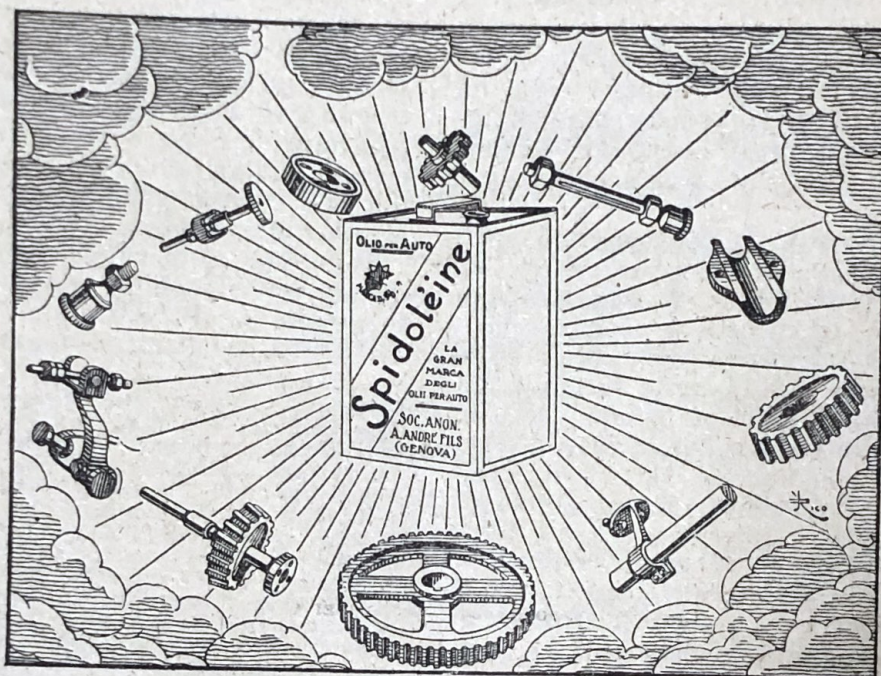
Ma essa, noi pensiamo, lo merita anche per la materia di cui è nutrita e per la magnifica, ricchissima documentazione fotografica che ne fa uno de' più istruttivi e interessanti atlanti di ogni attività e di ogni aspetto di vita di qui e di là dai vasti mari. Ogni mese esce in grosso fascicolo di 128 pagine, in carta patinata, con una serie di oltre una quindicina di articoli, dovuti a specialisti e, comunque, ad ottimi collaboratori e con numerosissime illustrazioni.

Il primo numero del 1927 (IV anno) di questa Rivista che — voi avete capito — è intitolata *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*, reca i seguenti articoli:

B. ZUCULIN, Come nasce una città nella Pampa (Quemù-Quemù), con 7 ill.; Il Museo Storico Nazionale di Buenos Aires, con 6 ill.; M. LUGARI, Medellin, con 10 ill.; La Basilica della Madonna di Nazareth nella città di Belêm, con 4 ill.; W. DURLAND, Guatemala, con 6 ill.; Fra le meraviglie delle Alpi Italian , 2 ill.; Spettacoli di forza e spettacoli di grazia 2 ill.; O. BÜRGER, Una visita a Valdivia e Osorno, con 10 ill.; V. F., L'Istituto medio italo-brasiliano « Dante Alighieri » di S. Paolo nel Brasile, con 8 ill.; G. DE PASSERA, Il territorio Argentino di S. Cruz, con 8 ill.; L'Abruzzo pittoresco, 3 ill.; B. Z. Manáos e l'Amazzonia, con 8 ill.; U. TEGANI, Il tricolore alle latitudini polari, con 15 ill.; T. SENSI, San Francesco del Deserto, con 7 ill.; C. CASAMORATA, Lungo la Stura di Viù, con 12 ill.; G. NICODEMI, Il Museo d'Arte Industriale a Bologna, con 10 ill.; R. RICCARDI, Antonio Raimondi, Geografo del Perù, con 7 ill.; A. COLOMBO, Il « Roma » monumento del mare, con 10 ill.; Vittorie italiane in America, 2 ill.; Italia-America (Notiziario).

Totale: 16 articoli e 137 illustrazioni!!

Un vero *récord*... che la Rivista stessa probabilmente supererà. Il numero di febbraio si annunzia infatti non meno poderoso, nè meno ricco di illustrazioni. Anzi!

Eppure questa Rivista, così ricca, così varia, così dilettevole, così istruttiva, costa ben poco al confronto di quanto essa dà e soprattutto in confronto di altre del mercato, anche assai meno belle e accurate nel testo e nell'illustrazione. Modeste sono infatti le condizioni d'abbonamento annuale per l'Italia e Colonie: L. 30.40 per i già Soci del T. C. I.; L. 35,40 per i non Soci. Per l'America Latina e per gli altri Paesi esteri, L. 50,40 per i già Soci del T. C. I., L. 55,40 per i non Soci; abbonamento con associazione al T. C. I. L. 75,50. (Per l'America si fanno anche abbonamenti *triennali* alle seguenti condizioni: con associazione al T. C. I., L. 225,50; per i già Soci, L. 150,40; per i non Soci, L. 165,40).

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Il cinematografo nelle « Scuole dei conducenti ».

Una delle ultime applicazioni del cinematografo a scopo didattico è quella indicata nel disegno qui a fianco riprodotto.

Tutti sanno come gli aspiranti alla « patente » di automobilista, dopo un corso teorico più o meno lungo in cui vengono illustrate in ogni dettaglio di costruzione e di funzionamento le varie parti del motore, del cambio e della trasmissione, sono condotti a prendere i primi elementi pratici di « guida » in macchina, sulla pubblica strada. Il trapasso è brusco. I primi inizi sono un po' pericolosi non solo per chi vuol imparare e per chi gli è al fianco, maestro, ma per i terzi, passanti su veicoli o a piedi; senza dire del pregiudizio che tocca inevitabilmente a una vettura manovrata da inesperti.

Cinematografo nella « Scuola dei Conducenti ».

Per ovviare in gran parte a tali danni è stato ideato un congegno cinematografico veramente curioso. L'allievo, ancor prima di essere accompagnato sulla pubblica strada, deve sedere al volante di una macchina collocata in una sala semioscura. La macchina può essere anche soltanto schematica, e ridursi alle sole leve di direzione e di comando. Comunque è fissa, e solo ha mobile il ponte anteriore, che a sua volta muove un carrello portante, a poca distanza dallo schermo, una riproduzione della sagoma del radiatore.

A comando dell'istruttore, vengono proiettate sullo schermo scene di strade campestri, di piazze cittadine, d'incroci, di luoghi d'intenso traffico. L'allievo, avendo l'illusione di trovarsi sopra un'automobile, in moto, deve manovrare il volante in modo di evitare tutti gli ostacoli, d'incrociare con esattezza, di sorpassare con abilità i veicoli più lenti, ecc.

Negli apparecchi più perfezionati la maggiore o minore velocità di proiezione del film è regolata automaticamente secondo la velocità innestata dall'allievo. In altri è l'istruttore che, assistendo al nuovissimo genere di esame, varia a suo talento la velocità per meglio provare la rapidità di decisione e l'esattezza di guida dell'allievo.

Si dice — e non è difficile ammetterlo — che anche in questa sua nuova applicazione la cinematografia abbia dato soddisfacentissimi risultati.

d. r.

Un problema di viabilità: l'attraversamento dei centri, posti lungo i grandi itinerari, nei giorni di mercato o festivi.

Il nostro console di Rimini, signor Umberto Bartolani ci invia queste giuste osservazioni:

« In moltissime città d'Italia e più particolarmente nell'Emilia, ho rilevato l'abitudine adottata dalla popolazione campestre ed agricola, di darsi convegno nei giorni di mercato nel centro della città, e proprio dove si incrociano le principalissime arterie della città stessa e dove la viabilità è assai intensificata.

« Vere falangi di contadini, poco accondiscendenti alle abitudini cittadine, ignare del serio incomodo che recano, rimangono per ore consecutive (e proprio in quelle in cui si verifica maggior traffico, dalle 8 alle 12) impalate in mezzo alla strada, sprezzanti se l'auto deve suonare con insistenza per farsi strada, se il tram è costretto a fermarsi qualche minuto e financo se, ai più riottosi e re-

trogradi, succede qualche disgrazia per la loro inconcepibile testardaggine.

« A prescindere dal diavolerio delle trombe, del tram, delle vetture, assai pernicioso, è anche seriamente compromesso il servizio d'ordine delle Guardie di Polizia Urbana e degli Agenti a questo scopo adibiti, chè, specie in questi crocevia, l'occhio dev'essere quanto mai vigile e gli ordini del traffico quanto mai severi.

« Io ritengo che fra i più importanti problemi della strada e della viabilità, si debba prendere notevolmente in considerazione questo serio intralcio, che sempre più si risente e che solleva giuste proteste da parte degli automobilisti e da parte di persone per bene e di cittadini che tengono al decoro della propria città senza volere con ciò ostacolare gli affari di coloro che, provenienti dalle campagne circonvicine, hanno necessità di trovare un luogo di appuntamento.

« Si lasci il convegno dei contadini, provinciali, fattori, agricoltori al centro, ma siccome in ogni città v'è un centro e nel centro v'è sempre una piazza, le autorità locali dovrebbero permettere questo mercato... vocale solo in quello spazio della piazza di limitato traffico e che non corrisponda allo sbocco di una o più vie, in modo che non venga così seriamente compromesso il traffico, reso ora più che mai uno dei problemi più scabrosi, specie se considerato nei rapporti del crescente numero di automobili che si moltiplicano di giorno in giorno e delle disgrazie che purtroppo si intensificano con spaventosa rapidità ».

Raccomandiamo le giuste osservazioni a tutte le autorità municipali dei Comuni posti sui grandi itinerari stradali, ed in particolare a quelle dei centri posti lungo la Via Emilia, che sono tagliati in mezzo da questa grande arteria. Esistono quasi sempre, nelle maggiori città, delle vie di circonvallazione, ma non è forse desiderabile che gli automobilisti, anche solamente in transito, possano meglio prender contatto con i centri, attraversandoli? E poi v'è sempre da provvedere pel gran numero di centri minori che non posseggono strade di circonvallazione, ma conoscono impressionanti affollamenti lungo la trasversale.

I nuovi tipi di vetture delle Case italiane nel 1927.

Parecchie Case costruttrici italiane seguendo il programma evolutivo della loro produzione, metteranno in commercio, nel 1927, alcuni nuovi tipi in parte già conosciuti dal pubblico o attraverso le mostre automobilistiche o attraverso la stampa specializzata.

Un tipo di vettura non ancora conosciuto, e solo noto nelle sue linee generali, è l'8 cilindri in linea di 2300 cmc. di cilindrata, che costruisce la casa O. M. e che probabilmente farà il suo debutto nella prima grande prova turistica del 1927, ossia nella « Coppa delle 1000 miglia » organizzata dall'A. C. di Brescia. Questo nuovo 8 cilindri che, dopo l'Isotta Fraschini, è il solo messo in commercio in Italia su vetture da turismo, sarà montato sul tipo di chassis, opportunamente modificato, della due litri della stessa Casa.

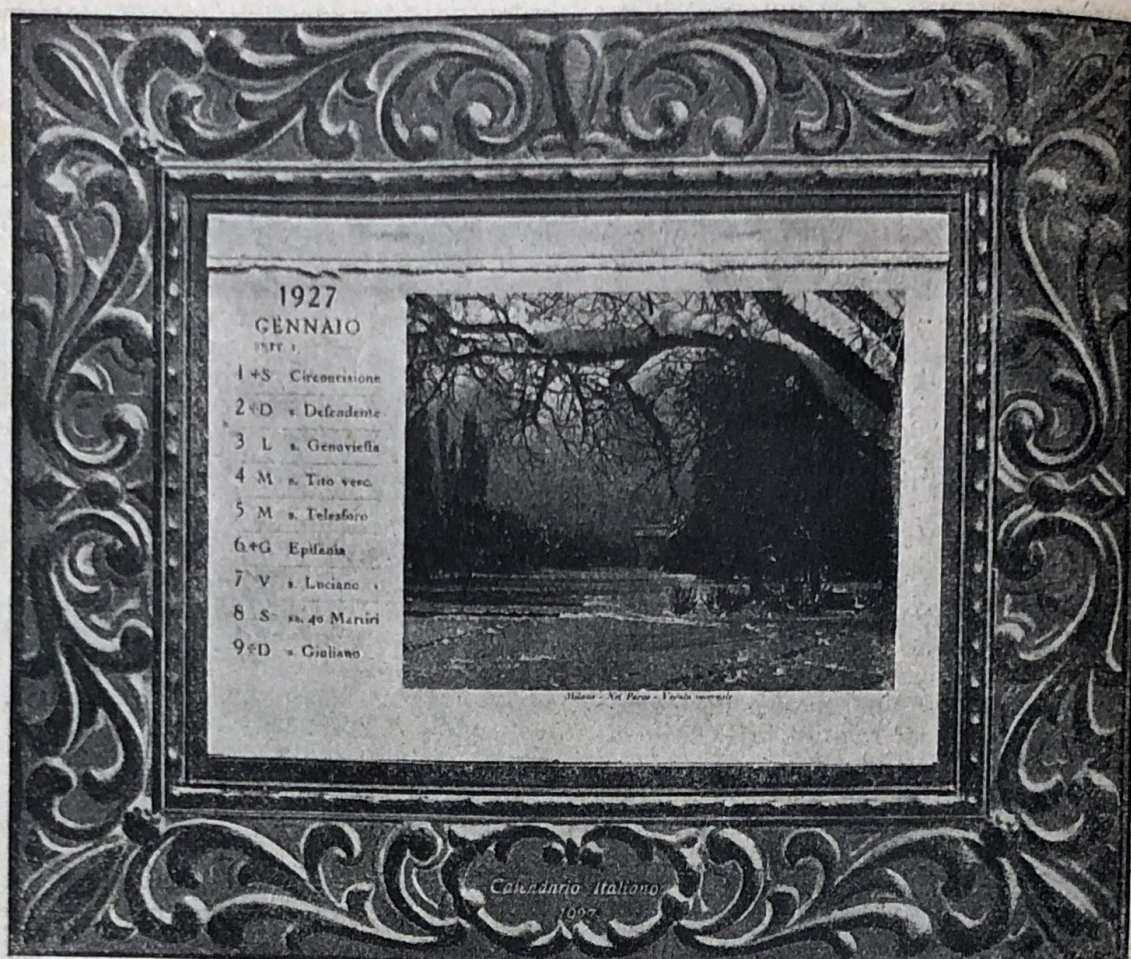
Altra vettura nuovissima e presso a poco della stessa cilindrata è la tipo « 250 » Ceirano, di 2289 cmc., con motore a 4 cilindri. Nelle linee generali costruttive questo nuovo tipo della Ceirano è simile alla nota « S 150 » di un litro e mezzo. Il motore di questa vettura ha un regime normale di 2600 giri e la sua potenza tassabile è di 24 C. V., mentre la potenza reale è di 50 cavalli.

Senza dubbio queste vetture saranno esposte al prossimo Salone di Milano e costituiranno due primizie, assieme al tipo sport « 6 C » Alfa Romeo, che è derivato dal tipo « 6 C » normale di 1500 cmc. di cilindrata già esposto l'anno scorso. La differenza essenziale del tipo sport dal tipo normale è quella di avere il motore, che come è noto è un sei cilindri, con due alberi di distribuzione in testa invece di uno. Per questo motore sport è in studio uno speciale tipo di compressore che verrà probabilmente esposto nella mostra milanese. La Casa non ha però ancora stabilito le norme e l'epoca di consegna del tipo sport, mentre il tipo normale sarà consegnato alla clientela in aprile-maggio.

Il « tipo 10 » Ansaldo di 1500 cmc. di cilindrata e la cosiddetta 7ª serie « Lancia Lambda » sono gli altri due modelli modificati che saranno lanciati in quest'anno e che derivano da quelli già noti. L'Ansaldo presenta una sostanziale modifica nel sistema di sospensione anteriore ottenuta con una balestra trasversale, e la Lancia ha aumentato la cilindrata del suo motore portandola da 2120 cmc. a 2370 cmc., modificato il sistema di lubrificazione con filtro e pompa di alimentazione, e l'accensione montando le candele non più nel corpo dei cilindri, ma inclinate in testa ai cilindri stessi.

Quante automobili producono giornalmente le Case americane.

La produzione americana di automobili nei primi 8 mesi del 1926 è stata di 3.104.752, secondo le statistiche ufficiali del paese di origine. Questa produzione equivale a costruire 14.926 vetture al giorno in media, considerando i giorni lavorativi. Ecco come la enorme produzione giornaliera è divisa tra le 27 Case costruttrici secondo statistiche fatte nei mesi di luglio e agosto di quest'anno: la Auburn fa 40 vetture al giorno; la Buick 1000; la Cadillac 120; la Chandler 75; la Chevrolet 2110; la Chrysler 725; la Davis 1200; Duesemberg 3; Ford 6000-6500; Franklin 40; Gardner 10; Hudson-Essex 810; Hupmobile 170; Jordan 30; Marmon 23; Moon-Diana 60; Oakland-Pontiac 727; Oldsmobile 300; Packard 100; Paige-Jewett circa 100; Peerless circa 75; Pierce-Arrow 25; Studebaker 483; Stutz 30; Wills Saint Claire 25; Willys-Overland 700; Willys-Knight 275.

La Ford è sempre la maggiore produttrice; però non lavora al massimo della sua capacità, così come la maggior parte delle altre

Calendario Italiano 1927

settimanale, formato 35 × 28, composto di 52 grandi finissime incisioni in gravure di vedute di paesaggi e città italiani. Cornice imitazione pelle, e busta di raccolta per formare un album con le vedute staccate.

1° ANNO DI EDIZIONE

Prezzo di vendita: ITALIA L. **20** - ESTERO L. **30** franco di porto raccomandato

Per i Soci del T. C. I.

L. **15** e L. **25** rispettivamente

Richieste e vaglia a **FERNANDO PASTA - EDITORE**

Via Tommaso Grossi, 4 - MILANO (101) - Via Tommaso Grossi, 4

grandi officine, a causa di alcuni periodi di crisi sul mercato interno. In questi ultimi mesi del 1926 vi è stata però una sensibile ripresa nella produzione ed essa toccherà senza dubbio il totale di 4.500.000 vetture nell'anno secondo le previsioni.

Infatti le statistiche dei primi 10 mesi di quest'anno dànno già una produzione di 4 milioni di automobili, produzione inferiore però a quella del corrispondente periodo del 1925 che era stata di 4.330.000 vetture.

La sola General Motors Corporation, che riunisce, come è noto, le marche Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Oakland, Buick e Cadillac, ha una produzione media di 3603 vetture al giorno, ossia di circa 1.100.000 all'anno. Le statistiche della stessa Società dànno nel primo trimestre di quest'anno una produzione di 280.986 macchine di cui 31.936 esportate nei vari paesi, ossia l'11,37 % della produzione totale. Questa percentuale di esportazione si avvicina alla percentuale totale delle esportazioni americane, che, malgrado le difficoltà dei mercati europei, sono in leggero aumento.

G. CANESTRINI.

Due corse automobilistiche a Tripoli.

L'Automobile Club di Tripoli organizza per i giorni 2-3 marzo 1927 una corsa aperta internazionale di regolarità, denominata *Gran Premio Tunisi-Tripoli*, sul percorso Tunisi-Sousse-Sfax-Gabes-Medenine-Ben Gardane, Pisida, Zuara-Tripoli, dello sviluppo complessivo di km. 765, divisa in due tappe: la prima Tunisi-Gabes, di km. 404 e la seconda Gabes-Tripoli, di km. 361 Sono ammesse tre categorie: *a*) fino a 1100 cm.³ incluso; *b*) da 1100 a 1500 incluso; *c*) oltre i 1500; e sono stabiliti premi per 63.000 lire.

Per il 6 marzo l'A. C. I. di Tripoli organizza poi il *III Circuito Automobilistico della Tripolitania* (Gran Premio Tripoli), corsa internazionale di 1ª Categoria, per la quale sono destinate oltre L. 125.000 di premi.

Per ogni informazione e schiarimenti, rivolgersi alla Presidenza dell' A. C. I. di Tripoli.

FERROVIE

Riduzioni in corso.

Viareggio - Feste Carnevalesche. — Dal 10 febbraio al 3 marzo 1927, riduzione del 30 % dalle stazioni del Lazio, della Toscana, dell'Emilia, della Liguria, della Lombardia e del Piemonte. I biglietti di andata e ritorno saranno validi 6 giorni non compreso il giorno del rilascio.

Palermo-Primavera Siciliana. — Le FF. SS. accorderanno, come negli scorsi anni, ma per un periodo maggiore e cioè dal 1° marzo al 15 luglio 1927, la riduzione del 50 % per i viaggi del pubblico da qualsiasi provenienza. I biglietti di andata e ritorno, che daranno diritto ad effettuare due fermate intermedie nell'andata e nel ritorno, avranno la validità di 45 giorni, se rilasciati dalle stazioni di confine; di 30 giorni, se rilasciati da stazioni del Continente e della Sardegna; di 10 giorni, se rilasciati da stazioni della Sicilia.

Verso pagamento di una percentuale, sarà data facoltà di proroga della validità dei biglietti stessi.

NAVIGAZIONE

La nostra marina mercantile nel 1926.

In base alle statistiche del «Lloyd's Register of Shipping Book» edizione 1926, risulta che al 30 giugno 1926 la nostra marina mercantile comprendeva 1401 unità per una stazza lorda complessiva di tonn. 3.240.630, così suddivise:

Piroscafi	N. 1099	per tonn. lorde	3.150.246
Velieri ..	» 302	» »	90.384
TOTALE Navi ..	N. 1401	per tonn. lorde	3.240.630

Dei piroscafi, N. 52 per tonn. lorde 208.613, hanno la propulsione a mezzo motori a combustione interna (motonavi).

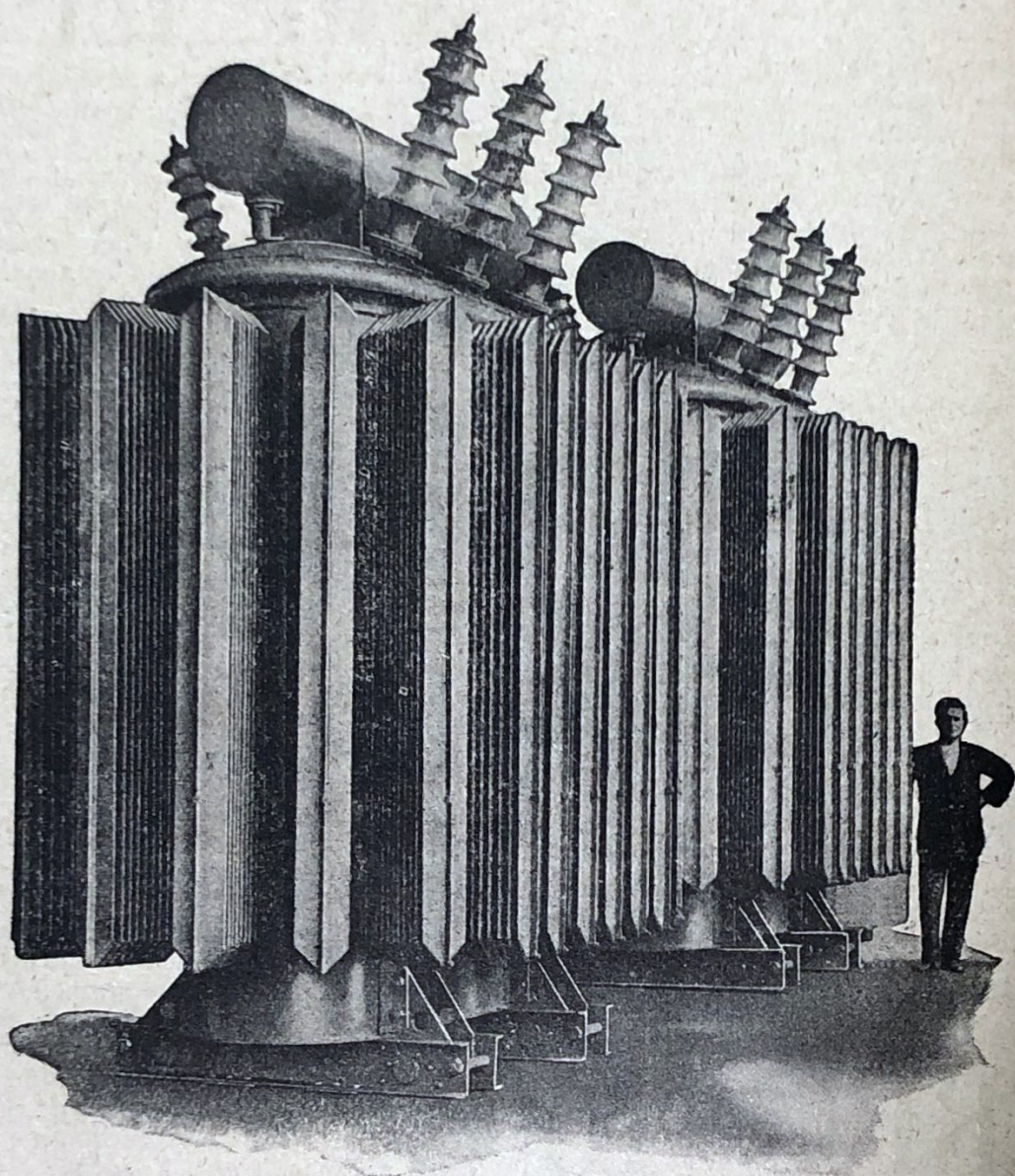
Raffrontando la presente statistica con l'identica dello scorso anno, risulta che la nostra marina, nello spazio di un anno, dal 30 giugno 1925 al 30 giugno 1926, ha aumentato la propria consistenza di ben *48 unità per tonn. lorde 211.969*, migliorando inoltre alquanto, con sostituzioni, il materiale esistente.

Se il 1925 fu un anno ottimo per la nostra marina mercantile, il 1926 fu eccellente.

Il grande successo dell'annata fu l'entrata in servizio del *Roma*, il colosso di 33.000 tonn. e 215 metri di lunghezza, che la «Navigazione Generale» ha posto, con vivo successo, sulla linea del Nord America ed allestito dal Cantiere Ansaldo in breve tempo. Inoltre fu continuata la costruzione di altre grandi unità, come l'*Augustus*, il *Saturnia*, l'*Urania* e venne impostato sugli scali del Cantiere San Marco di Trieste, per conto del «Lloyd Sabaudo», un gemello del *Conte Biancamano*, denominato *Conte Grande*. (Per il *Vulcania* vedi pag. 219).

Fu pure provveduto per il rinnovo del naviglio per le linee postali, ordinando, da parte delle diverse società assuntrici, buone navi come i misti *Giuseppe Mazzini* e *Francesco Crispi*, posti dalla «Compagnia Italiana Transatlantica» sulla linea del Mar Rosso e della Somalia, la quale ha pure provveduto per la sistemazione di alcune unità come il *Tripolitania* (ex *Marzocco*), il *Somalia* (ex *Rosignano*) ed il *Tocra*, mentre altri piroscafi sono in corso di studio e di costruzione.

La «Società Italiana dei Servizi Marittimi», la quale possiede il notissimo *Esperia*, ha acquistato da armatori tedeschi il *Neptunia* (ex *Peer Gynt*) che ha adibito alle gite di piacere ed inoltre ha commesso al Can-

tiere Ansaldo di Sestri Ponente un gemello dell'*Esperia* migliorato, che porterà il nome di *Ausonia*.

Ma il grande evento del 1926 è ben maggiore! S. E. Mussolini ha annunziato la costruzione in 18 mesi di due grandi navi, dei due levrieri del mare *Rex* e *Dux*, che in 4 giorni andranno da Genova a New York ed in 7 giorni da Genova a Buenos Aires! Quaranta miglia all'ora di velocità: altro che direttissimi. Sarà un nuovo trionfo, fra i molti, del genio italiano nelle industrie del mare!

Infine il 1926 è da citarsi come un anno fortunato per le nostre indu.trie del mare, attivissime specialmente nella Venezia Giulia, dove furono costruite e sono tuttora in corso di lavorazione navi anche per l'estero, come il *Lucita* per l' « Anglo Saxon Petroleum » e transatlantici per il « Lloyd Brazileiro ».

Gli acquisti di navi estere furono abbastanza numerosi, mentre le perdite per sinistri, per vendite e per demolizioni si riducono a poche unità.

* * *

Ciò premesso ecco le maggiori variazioni avvenute nel 1926:

AUMENTI. — I. *Nuovi piroscafi entrati in servizio di costruzione nazionale*:

a) *Transatlantici*:

Roma, dislocamento tonn. 33.000, lunghezza m. 215,25 larghezza m. 25,20, forza HP 40.000, velocità miglia 22. Passeggeri: 1700. Costruito a Sestri Ponente nel Cantiere « Ansaldo ». Armatore: « Navigazione Generale Italiana ».

b) *Vapori misti e da carico*:

Giuseppe Mazzini, lungh. m. 135,65, largh. m. 16, forza HP. 6000, velocità nodi 16,5. Costruito nel Cantiere « Ansaldo San Giorgio » della Spezia (Muggiano). Armatore: « Compagnia Italiana Transatlantica » di Roma-Genova.

Francesco Crispi, gemello del *G. Mazzini*, idem, idem.

Monte Piana (motonave), lungh. m. 120, largh. m. 15,30, forza HP 2500, velocità nodi 10,5. Costruita nel Cantiere di Monfalcone. Armatore: « Soc. Gerolimich » di Trieste.

Priaruggia, tonn. 1850/674 di stazza. Costruito nel Cantiere « Odero » della Foce (Genova). Armatore: N. Odero fu A.

Tergestea (motonave), portata 8000 tonn., forza HP 2500 velocità nodi 10,5. Costruita nel Cantiere di Monfalcone. Armatore « Soc. G. Premuda » di Trieste.

Romolo (motonave), lungh. m. 147,75, largh. m. 18,90, portata tonn. 10.600, forza 6000 HP., velocità nodi 13. Costruita nel Cantiere « San Marco » di Trieste. Armatore: « Lloyd Triestino ».

Remo (motonave), gemella della *Romolo*, idem, idem.

Hilda (motonave), lungh. m. 120, largh. m. 15, forza HP 2500, velocità nodi 10,5, portata tonn. 8350. Costruita nel Cantiere « San Rocco » di Trieste. Armatore: « Soc. Lussino ».

Giorgio Ohlsen (ex *Valserchio*), lungh. m. 115,30, portata tonn. 8000. Costruito nel « Cantiere Cerusa » di Genova (Voltri). Armatore: « Lloyd Mediterraneo ».

Maria (motonave) di 8000 tonn. di portata. Costruita nel Cantiere di Monfalcone. Armatore: « Soc. Cosulich ».

Marin Sanudo (motonave) di 8300 tonn. di portata. Costruita nel Cantiere di Monfalcone. Armatore: « Soc. Veneziana di Navigazione a Vapore » di Venezia.

Orazio (motonave), dislocamento tonn. 16.000. Costruita nel Cantiere di Baja. Armatore: « Navigazione Generale Italiana ».

Romanus (pontone), costruito nel Cantiere del Tirreno di Riva Trigoso (Genova).

II. *Piroscafi entrati in servizio di costruzione estera*:

a) *Misti*:

Neptunia (ex ted. *Peer Gynt*) di tonn. 4447 di stazza netta, m. 150 di lungh., velocità miglia 14. Armatore: « Soc. It. Servizi Marittimi ».

Perla, lungh. m. 123,30, largh. m. 16,75, velocità miglia 11. Costruito nel Cantiere « The Clyde Shipbuilding and Engineering C.y Ltd. » di Glasgow. Armatore: « Navigazione Libera Triestina ».

Fenicia di tonn. 1500 nette. Armatore: « Lloyd Triestino » di Trieste.

Stella d'Italia (ex nord am. *Fort Hamilton*): Armatore: « Cosulich » di Trieste.

b) *Vapori da carico*:

Marco Polo di tonn. lorde 5187 (ex *Nelda*). — *Omega* di tonn. lorde 4744 (ex ingl. *Montauk Point*). — *Uguaglianza* di tonn. 3951 (ex ingl. *Moriner*). — *Arturo Serena* (ex greco *Panaghis Dracatos*) di tonn. 1142. — *Gian Carlo* di tonn. 405 (ex *Pane*). — *Enrico* di tonn. 203 (ex ingl. *Sicily*). — *Jole Fassio* di tonn. 5169 (ex *Sequoya*). — *Basso Piave* di tonn. 4482 (ex ingl. *Strathclyde*). — *Astarte* di tonn. 633 (ex *Suomi*). — *Ferruccio* di tonn. 667 (ex *Latalf*). — *Folgore* di tonn. 3956 (ex ingl. *Elaine*). — *Sapienza* di tonn. 2727 (ex ingl. *El Salto*). — *S. Giovanni* di tonn. 180 (ex *Alcyon*). — *Maria Augusta* di tonn. 874 (ex *Adelaar*). — *Valentino Coda* di tonn. 4383 (ex *Ardgoil*). — *Ammiraglio Viale* di tonn. 3290 (ex ingl. *Armistice*). — *Giorgio Fassio* di tonn. 4534 (ex ted. *Axenfels*). — *Leon Pancaldo* di tonn. 2418 (ex *Baylula*). — *Pietra Ligure* di tonn. 241 (ex *Gudrun*). — *Americano* di tonn. 7058 (ex *Prometheus*). — *Esperienza* di tonn. 2570 (ex ingl. *Riplinghan*). — *Maria Enrica* di tonn. 7668 (ex ingl. *Querimba*). — *Sorriso* di tonn. 4809 (ex *Monomoy*). — *Colomba Lofaro* di tonn. 890 (ex *Oberon*). — *Emilio Morandi* di tonn. 1573. — *Francesco Vazzana* di tonn. 1577. — *Federico Garolla* di tonn. 2180. — *Francesco Imperato* di tonn. 674. — *Tropico* di tonn. 6859. — *Dorè* di tonn. 3541. — *Cor Jesu* di tonn. 3994. — *Clitunno* di tonn. 3844. — *Humilitas* di tonn. 3870. — *Orvieto* di tonn. 3567. — *Ovidio* di tonn. 3318. — *Persevera* di tonn. 3807. — *Hesperus* di tonn. 2149. — *Luisiano* di tonn. 2155. — *Vomero* di tonn. 1939. — *Trinacria* di tonn. 1833. — *Verità* di tonn. 1210. — *Fina* di tonn. 2477. — *Franca Fassio* di tonn. 675. — *Luisa* di tonn. 875/506 (ex greco *Georges*). — *Humanitas* di tonn. nette 2671 (ex ingl. *Anglo-Saxon*).

Concludendo, gli aumenti di naviglio a vapore nel 1926, tenendo presente solo le maggiori unità, possono di massima così riepilogarsi:

Nuovi piroscafi di costruzione nazionale	Transatlantici	N. 1
	Carico e misti	» 13
Piroscafi di costruzione estera (acquistati)	Misti	» 4
	Carico	» 45
	in totale unità	N. 63

DIMINUZIONI. — *Piroscafi radiati dalla flotta mercantile*:

a) *Per sinistri marittimi*:

Principessa Jolanda del 1903 di tonn. 2930/1760 naufragato sulle coste della Romania. — ***San Rocco*** del 1904 di tonn. 481/265 affondato al largo di Pelagosa. — ***Larius*** (in legno) del 1918 di tonn. 1850/653 perdutosi nel basso Adriatico. — ***Libertà*** di tonn. 4073/2563 naufragato nel Nord America. — ***Fagernes*** del 1916 di tonn. 3191-2005 affondato nella Manica. — ***Maria Matilde*** del 1895 di tonn. 3788/2371 naufragato a Genova. — ***Eliopoli*** del 1897 di tonn. 3544/2283 affondato al largo di Montevideo. — ***Persia*** del 1909 di tonn. 6283/3909 incendiato ed affondato nell'Oceano Indiano.

b) *Per vendita ad armatori esteri*:

Assunzione del 1904 di tonn. 3927/2288. — ***Piemonte*** di tonn. 1758 (ora *Marisedda*).

c) *Per demolizione*:

Amicizia di tonn. 267.

Concludendo, le diminuzioni di naviglio a vapore nel 1926, tenendo presente solo le maggiori unità, possono di massima così riassumersi:

per sinistri marittimi	N. 8
per vendita ad armatori esteri	» 2
per demolizione	» 1
ed in totale unità	N. 11

DEMOLIZIONE IN ITALIA DI NAVIGLIO ESTERO. — Fra le maggiori unità acquistate all'estero dai nostri demolitori nel 1926, ricorderemo le seguenti:

Goetz von Berlichingen ex tedesco. — ***André Chénier*** ex francese. — ***Alfonso XII*** ex spagnolo.

UGO M. CASTAGNA.

La nuova motonave «Vulcania» della Cosulich Line.

La Cosulich Line di Trieste varava nel Cantiere Navale Triestino di Monfalcone nel dicembre 1925 la motonave *Saturnia*, il cui allestimento è ormai prossimo alla fine, sì che presto la bella unità entrerà in servizio nella linea celerissima del Sud America.

La seconda motonave, *Vulcania* (varata nel Cantiere di Monfalcone il 19 dicembre 1926), ha, come la gemella *Saturnia*, 24.000 tonnellate di stazza lorda e 9 ponti. Il suo aspetto rivela le qualità che le sono proprie: potenza, velocità, eleganza. Tra la poppa allungata e la prua dal taglio sfuggente s'erge a gradini l'ordine equilibrato delle soprastrutture, coronato dal poderoso tronco di cono che sostituisce, con funzione non soltanto estetica, i fumajoli resi inutili dal motore, e ricorda — tra i due alberi collocati sull'ultimo ponte — la torretta d'una nave da battaglia.

Lo scafo, lungo m. 192,45, largo m. 24,23, alto al puntale metri 14,17, costruito sotto la sorveglianza dei Registri italiano ed inglese, è tutto in acciaio Martin-Siemens, e nelle parti superiori — con innovazione, per quanto riguarda le costruzioni mercantili, applicata per la prima volta alle motonavi *Saturnia* e *Vulcania* — in acciaio speciale di elevata resistenza ed elasticità. Dieci paratie stagne dividono la nave transversalmente in compartimenti disposti in modo da renderla praticamente insommergibile. Altre paratie speciali consentono d'isolare gli alloggiamenti in caso d'incendio, impedendo l'estendersi del fuoco.

Benchè queste sistemazioni e gli apparecchi modernissimi di segnalazione (come la bussola giroscopica, il radiogoniometro, la campana sottomarina, l'apparato d'autogoverno e indicatore della rotta) di cui la nave è munita, escludano quasi l'ipotesi d'un pericolo, essa è tuttavia fornita d'un numero d'imbarcazioni di salvataggio, a motore e a remi, sufficiente per accogliere tutta la popolazione di bordo, che ammonterà, tra passeggeri ed equipaggio, a circa tremila persone: una piccola città. Vi sarà inoltre un potente impianto radiotelegrafico e radiotelefonico.

La sistemazione degli alloggiamenti è analoga a quella della motonave *Saturnia*, ma nell'arredamento e nella decorazione si è adottata una certa varietà in modo che il passeggero, viaggiando con l'una o con l'altra delle due navi, abbia insieme il gusto della novità e la sensazione gradita di ritrovarsi in ambienti che gli sembrano conosciuti. Sale di gran lusso e locali modesti, tutto è curato in ogni particolare, sistemato in modo da corrispondere ad ogni maggiore esigenza sia d'eleganza che di comodità e d'igiene.

Come sulla motonave *Saturnia*, anche sulla *Vulcania* gli alloggiamenti sono di quattro classi: di prima con 280 posti, di seconda con 260, di seconda economica con 310 e di terza con 1300. In tutto 2150. Numerosi ascensori da ponte a ponte tolgono la noia del salire. Le cabine sono tutte fornite d'acqua corrente: quelle di prima classe anche di bagno. Una vasta piscina natatoria di stile pompeiano, offre ristoro e godimento. Attigui, sono bagni a vapore e bagni elettrici e sale per la ginnastica.

La prima classe ha numerose sale di ritrovo decorate con lusso e gusto raffinati. Uno scalone monumentale conduce ai ponti dove esse si aprono. La sala delle feste, di circa 19 metri di lunghezza per 15 di larghezza, è nello stile fastoso del Re Sole, con una cupola a lunette sorretta da pilastri riccamente scolpiti, e con larghe vetrate adorne di scudi. Nella sala da pranzo, in stile del rinascimento, s'allineano le lunghe teorie delle tavole che attendono i commensali. Il grill-room, per coloro che amano appartarsi in circolo più intimo, spalanca la bocca del suo gran camino quattrocentesco. La sala da fumare, in un adattamento moderno dello stile Tudor, che si ammira in antichi ambienti marinareschi olandesi ed inglesi, offre, con le molte nicchie una oasi di raccoglimento, come l'amano i fumatori e i giuocatori. Gallerie, sale da scrivere e di lettura, gioconde stanze per i bambini completano la parte degli alloggiamenti assegnata alla prima classe, le cui cabine sono arredate con mobili di stile e decorate con artistici pannelli.

Come sulla motonave *Saturnia*, l'arte e l'eleganza allietano anche gli ambienti delle altre classi. La seconda classe ha, fra altro, una sala da pranzo rivestita in ceramiche persiane di grande effetto, e una sala di musica con pannelli di legno dipinto di finissimo gusto. La terza classe ha comode cabine e dispone, oltre che di un refettorio capace d'accogliere oltre 500 passeggeri, di sale di musica, da scrivere e da fumare.

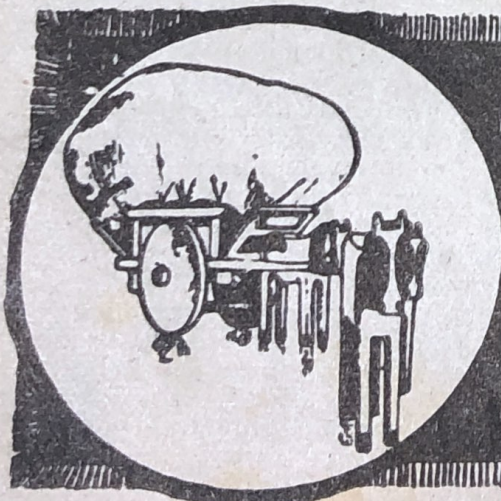
L'impianto di motori Diesel, destinato ad immettere vita nella motonave *Vulcania* e ad imprimerle una velocità di 20 nodi all'ora, supera per potenza ogni altro impianto finora costruito. I due motori principali di propulsione, a quattro tempi e doppio effetto, hanno ciascuno 8 cilindri e sviluppano complessivamente 24.000 cavalli.

Per l'azionamento dei compressori e la produzione dell'energia elettrica necessaria per i diversi servizi di macchina a bordo, vi sono oltre 6 motori Diesel di complessivamente 9300 cavalli indicati. In tutto la motonave *Vulcania* disporrà di 33.500 cavalli di forza. Essa potrà compiere il viaggio dall'Europa a Buenos Aires in 13 giorni, in modo che un passeggero proveniente da Parigi raggiungerà la capitale dell'Argentina in meno di due settimane. Per il viaggio fino a Rio de Janeiro non occorreranno che 10 giorni.

Con la costruzione delle due motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, l'armamento e i cantieri della Venezia Giulia hanno fornito la prova documentata della loro efficienza e del posto che loro compete. La costruzione delle due possenti motonavi ha contribuito a fare apprezzare sempre più, in Italia e all'estero, l'industria navale giuliana, mentre

SQUISITO
Amaro Cora
Amaro
CORA

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO
MARCA DI FABBRICA
G. B. I.
ALPACCA
DEPOSITATA
"MARCA CIGNO"
Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posateria
G. B. IZAR - MILANO
CORSO GARIBALDI, 104
Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

Milka
SUCHARD
PURO LATTE, CACAO E ZUCCHERO

Ettore Moretti
MILANO - FORO BONAPARTE 12
COPERTONI IMPERMEABILI

il porto di Trieste si ripromette dalle due navi, che gli assicurano comunicazioni rapidissime con l'America Latina, un forte impulso e un notevole incremento.

Ancora sul servizio di piroscafi per Ischia.

L'articoletto da noi pubblicato intorno al servizio di piroscafi nel Golfo di Napoli, ci ha procurato le più simpatiche adesioni, e la prima a ringraziarci fu la Società Anonima Partenopea di navigazione che gestisce quel servizio e che colse l'occasione per iscriversi fra i Soci Fondatori del Touring. (Tutte le Società Anonime Italiane dovrebbero far parte, come Soci Fondatori, del Sodalizio!).

Nonostante gli sforzi fatti dalla Partenopea e da uomini di buona volontà dell'Isola, non si è riusciti a rendere stabile la fermata dei piroscafi a Porto d'Ischia, unica località dove è possibile attraccare, e con qualsiasi tempo. Vi è di più: era stata fatta una eccezione per i postali che trasportano i ricoverati allo Stabilimento Militare dei Bagni di Ischia; ma i battellieri ottennero il diritto di riscuotere un pedaggio di cent. 30, che autorizza a... scendere lungo una passerella gettata dal piroscafo alla banchina senza che i battellieri debbano punto scomodarsi. E' una specie di risarcimento per il mancato sbarco a mezzo di imbarcazioni!

A Forio, dove non si attracca ma vi è il solito primordiale servizio di sbarco, questo costa cent. 35; quando però il piroscafo compie la corsa detta «passeggiata», il prezzo sale a cent. 60.

Noi crediamo che l'Isola d'Ischia meriti più larga frequentazione da parte di turisti italiani e stranieri. Ma finchè non si addiverrà ad un miglior servizio di trasporti (piroscafi piccoli, corse numerose, unico scalo a Porto d'Ischia, rapidi servizi automobilistici colleganti lo scalo a tutti i punti dell'Isola) ogni propaganda turistica sarà vana. Ci permettiamo richiamare l'attenzione di S. E. Castelli, Alto Commissario della Provincia di Napoli, perchè dia anche a tale questione una degna sistemazione.

ALBERGHI

Una buona iniziativa.

La «Società Alberghi Terme Affini» (S. A. T. A.) di Roma, proprietaria degli alberghi:

Grand Hôtel Miramare, Genova – Grand Hôtel & de Milan, Milano – Savoia Excelsior Palace, Trieste – Majestic Hôtel (già Baglioni), Bologna – Grand Hôtel de Russie, Roma – Hôtel Majestic, Roma – Grand Hôtel, Napoli – Grand Hôtel Quisisana; Tiberio Palace Hôtel; Hôtel La Palma, Capri – Hôtel International, Brindisi,

ha adottato un nuovo sistema che indubbiamente merita di essere rilevato. Dal 1° gennaio scorso i prezzi degli alberghi gestiti dalla soprannominata Società comprenderanno, oltrechè la tassa di soggiorno, riscaldamento, ecc., ecc., anche la percentuale del servizio. Così il cliente non avrà da pagare nessun aumento al prezzo stabilito sia per la camera, che per le consumazioni. E' noto quanto malvolentieri la clientela estera e specialmente americana accetti tali aumenti. Senza dubbio il sistema del prezzo globale adottato dalla S.A.T.A. faciliterà enormemente sia la clientela come le Agenzie di viaggio.

AERONAUTICA

I nuovi orari sulle linee aeree italiane. — Per la stagione invernale sono in vigore i nuovi orari sulle linee seguenti:

Linea Genova–Palermo: partenza da Genova ore 8, arrivo ore 16,15; soste intermedie di 20' ad Ostia ove si arriva alle 11,30 e di 15' a Napoli ove s'arriva alle 13,30.

Partenza da Palermo ore 7, arrivo a Genova ore 16; con soste di 20' a Napoli ove si arriva alle 2,30 e di 60' ad Ostia ove si arriva alle ore 11,30.

Linea Trieste–Brioni–Lussinpiccolo–Zara: partenza da Trieste 9,30; da Brioni 10,20; da Lussinpiccolo 10,50, arrivo a Zara 11,30.

Partenza da Zara 13,30, arrivo a Lussinpiccolo 14,10, a Brioni 14,40, a Trieste 15,30.

Linea Venezia–Trieste: partenza da Venezia e Trieste rispettivamente alle ore 11,10 e 10,10.

Da Venezia a Roma in quattro ore. — Il giorno 2 dicembre è stato effettuato con aeroplano trimotore Junkers, in quattro ore, il percorso Venezia-Ravenna-Firenze-Roma. Il «raid» aveva lo scopo di esperimentare la possibilità di prolungare la linea Vienna-Venezia, già da tempo in attività, fino a Roma.

L'esperimento effettuato con condizioni avverse ha avuto ottimo risultato. Il pilota Cap. Pasquali è stato ricevuto da S. E. Mussolini che, dopo essersi congratulato per la riuscita del volo, ha esaminato attentamente il progetto della prosecuzione della linea e ha chiesto particolari sulle condizioni di volo nelle quali potrà effettuarsi il servizio.

Come si può diventare gratuitamente pilota d'aeroplano. — Il crescente sviluppo dell'aeronautica nel campo delle civili competizioni apre ancora una via all'attività della gioventù desiderosa di guadagnare il suo pane nella vita e di esercitare una brillante professione. «Pilota d'aeroplano» fino a ieri era un'espressione, che equivaleva a quella di «militare» ed infatti solo l'aeronautica militare reclutava piloti.

Oggi vi sono in Italia cinque linee aeree in piena attività che diventeranno quindici entro il 1927. Le Case costruttrici e le Società

di aero-navigazione richiedono quindi piloti per i loro aeroplani ed idrovolanti da trasporto, offrendo forti compensi. E' dunque logica la domanda che ci vien rivolta da molti giovani: « Come posso diventar pilota, e buon pilota, senza affrontare la spesa per l'istruzione in una scuola di pilotaggio aereo? » Tale spesa — per chi non lo sapesse — è veramente forte: non inferiore mai a 50.000 lire.

Ed ecco cosa si può rispondere: « Per diventare, gratuitamente, pilota è necessario avere una borsa di pilotaggio. Tale borsa è offerta dal Ministero dell'Aeronautica a tutti i giovani che abbiano obblighi di leva normale, età fra i 17 e i 19 anni e che siano riconosciuti fisicamente idonei ».

L'unico impegno che essi dovranno assumere verso il suddetto Ministero è quello di adempiere come pilota il proprio obbligo militare nella R. Aeronautica, all'atto della leva, o subito dopo la loro uscita dalla Scuola di istruzione. Ciò vuol dire in sostanza: assolvere il proprio dovere di cittadini e nello stesso tempo compiere, ancora gratuitamente, nei diciotto mesi di servizio di leva, quell'allenamento necessario a diventare « buon pilota »; requisito, questo, indispensabile per essere assunti in servizio dalle Compagnie di aeronavigazione e guadagnare una media di 40.000 lire annue senza gli ulteriori beneficî che vengono offerti ai piloti civili.

In conclusione, coloro che ottengono una borsa di pilotaggio usufruiscono dei seguenti vantaggi:

1° Sono istruiti gratuitamente;

2° Sono alloggiati e nutriti gratuitamente;

3° In caso di incidente o malattia sono curati a spese dello Stato;

4° Durante la permanenza alla Scuola ricevono assegni mensili variabili da 100 a 150 lire;

5° Sono assicurati gratuitamente contro i rischi e gli infortuni per somme variabili dalle 45.000 alle 55.000 lire;

6° Allorquando vengono alle armi per il servizio di leva ottengono il grado di sergente o di sottotenente di complemento, a seconda del titolo di studio posseduto. Vengono quindi a percepire — durante il servizio militare — oltre gli assegni del grado, un'indennità mensile di 900 lire;

7° Al termine degli obblighi di leva i sottotenenti e sergenti non trattenuti in servizio riceveranno rispettivamente un premio di L. 4000 e 3000, che sarà portato a L. 8000 e 6000 per quelli trattenuti in servizio per altri 18 mesi e rispettivamente a L. 10.000 ed a L. 7000 per i sottotenenti che restano in servizio per altri 12 mesi ed i sergenti che abbiano ultimata la ferma di quattro anni;

8° Se, infine, al termine dei 18 mesi di servizio militare il pilota vuol congedarsi, potrà essere assunto in servizio sulle linee aeree italiane ed assicurare così il proprio avvenire.

Le norme per l'ammissione ai « corsi premilitari di pilotaggio aereo » sono contenute nel relativo bando di concorso pubblicato dal Ministero dell'Aeronautica. Gli aspiranti piloti possono richiedere schiarimenti e notizie al Ministero, ai Comandi delle tre Zone Aeree Territoriali di Roma, Milano, Bologna, ed all'Istituto Nazionale di Propaganda Aeronautica. Il termine utile per la presentazione delle domande scade il 1° marzo 1927.

(*Comunicati dell'I. N. P. A.*).

Un dirigibile gigante. — Nel programma di politica aerea per i prossimi cinque anni, recentemente approvato dal Congresso in America, è prevista la costruzione di un immenso dirigibile della capacità di 170.000 metri cubi (a scopo di confronto per i lettori, ricordiamo che il dirigibile *Norge* ha una cubatura di 19.000 metri cubi).

Tale mastodontica nave aerea dovrebbe essere gonfiata con elio; avrebbe un raggio massimo di crociera di 9000 km.

Il prezzo di costruzione non sarà certo inferiore ai 6 milioni di dollari.

Vagoni letto aerei. — Sono in servizio da poco tempo su talune linee aeree tedesche, gestite dalla Compagnia « Lufthansa », aeroplani tipo Albatros a due motori, con posti per 10 passeggeri.

Ogni poltrona si può trasformare rapidamente in una comoda cuccetta.

L'interno della cabina è curato in ogni particolare, sì che oltre all'aspetto estetico, decoroso ed artistico, non manca nessuna delle comodità che possano desiderarsi in un viaggio.

Aviazione civile in Inghilterra. — Dal rapporto annuale compilato, per l'esercizio maggio 1925-maggio 1926, dal controllore generale dell'Aviazione Civile Inglese, risulta che oltre metà del traffico aereo fra la Gran Bretagna ed il Continente, fu svolto dalla « Imperial Airways ». Essa ha eseguito nell'esercizio 4461 voli, trasportando 14.675 passeggeri e 465 tonnellate di merci e posta.

Le altre imprese civili inglesi hanno aumentato, rispetto agli esercizî precedenti, la loro attività del 50 per cento, compiendo 33.423 voli, trasportando complessivamente 60.000 persone.

Gli incidenti furono solo quattro e nessuno mortale.

La regolarità media di funzionamento dell'Imperial Airways fu del 93 %.

f. p.

SPELEOLOGIA

Il T. C. I. inizia con questo numero la Rubrica Speleologica. Il provvedimento s'imponeva ormai per impedire ad un tempo la dispersione di notizie (a volte preziose per la scienza e pel turismo) e per dare a tutti coloro che s'interessano di speleologia il modo di tenersi informati su quanto di nuovo viene fatto, in Italia e fuori, in questo campo, sia sotto l'aspetto di azione (esplorazione) che di letteratura (pubblicazioni, studî, rilievi). A sua volta il T. C. I. raccomanda ai suoi quasi 400.000 Soci di voler segnalare alla Redazione della Rivista quanto interessa il carsismo in Italia e quanto di nuovo è stato compiuto in fatto di ricerche, esplorazioni, rilievi di grotte, abissi, voragini, ecc. Graditissime saranno le comunicazioni fornite

di fotografie e di spaccati, di cui si studierà eventualmente la migliore utilizzazione — nei casi più importanti e significativi — nel corpo della Rivista stessa.

Risveglio di attività speleologiche in Lombardia.

Dobbiamo vivamente compiacerci che il buon seme gettato dalla fervida, appassionata predicazione del compianto L. V. Bertarelli, con i magistrali suoi scritti sulla Rivista e con l'esempio personale, non sia stato lungamente inerte nel terreno, ma abbia dato presto dei frutti, che promettono di essere assai rigogliosi. Nella Lombardia, ad esempio, si nota tutto un fervore di iniziative speleologiche; infatti, nello spazio di un triennio, sono sorti ben tre «Gruppi Grotte» in seno ad associazioni sportive.

Primo, in ordine di data, il *Gruppo Grotte della U. O. E. I. bresciana* (ora Sez. del Dopo-lavoro), che fu fondato da un nostro funzionario nei primi mesi del 1923 e che conta attualmente un buon nerbo di Soci attivissimi. Esso viene a riprendere le funzioni dell'antico e defunto «Circolo Speleologico Bresciano» (durato dal 1896 al 1904, sotto la direzione del distinto geologo Prof. G. B. Cacciamali), ma con rinnovata energia. Il suo programma di lavoro, consegnato in un articolo «Le cavità naturali del Bresciano» ne *Le Vie d'Italia* (agosto 1923) non è rimasto lettera morta, malgrado la scarsità di mezzi di cui il Gruppo dispone. In questo triennio di vita, esso ha segnalato nel proprio territorio non meno di 200 grotte (numero che sembra ben lungi da quello definitivo) e ne ha esplorate circa un centinaio, rilevando la pianta delle più interessanti.

Una delle prime preoccupazioni del Gruppo Bresciano fu di gettare le basi di un *catasto speleologico*, prendendo a modello la scheda-tipo all'uopo già stabilita dalla Soc. Alpina delle Giulie. Oggi esso conta già una nutrita serie di schede, munite dell'opportuno rilievo, eseguito per lo più dall'attivo Presidente attuale di quel Gruppo, signor Corrado Allegretti.

Sull'esempio di Brescia, si fondava pure, nel 1925, un *Gruppo Grotte Cremonese*, presso la U. O. E. I. (oggi Dopo-lavoro) di quella città. Ispirato agli stessi concetti, animato dal medesimo entusiasmo, sostenuto da numerosi Soci, ha unito la propria attività a quella del Gruppo Bresciano, scegliendo lo stesso campo d'azione (cioè la Provincia di Brescia e zone immediatamente limitrofe). Esso ha recato un forte ausilio di esploratori e di studiosi. E' diretto dal Rag. Boldori, chiaro entomologo, che ha potuto segnalare alcune specie e generi «nuovi» di *anophthalmus* e di altri coleotteri, proprî delle caverne bresciane.

Durante le ricerche faunistiche eseguite in collaborazione col Gruppo Cremonese, sono stati rilevati in varie caverne dei resti ossiferi di *Ursus Spelaeus* e di altri mammiferi cavernicoli preistorici, di cui alcuni sono in corso di studio presso valorosi paleontologi. Una caverna, che è in via di sistematica esplorazione, ha rilevato anche importantissimi depositi di ceramiche, armi litiche, ecc., che verranno tutti studiati, elencati e passati ai Musei competenti.

Verso la metà dell'anno corrente, anche la Sezione di *Milano* del C.A.I. ha provveduto alla creazione di un *Gruppo Grotte*, alla cui direzione si sono posti professori del Politecnico e studiosi di scienze naturali. Esso ha finora un numero limitato di Soci, ma ha potuto trovare parecchi soccorsi finanziari per l'acquisto del materiale di esplorazione. Sicchè, dato il fervore dei giovani che si sono posti subito all'opera, compiendo numerosi sopraluoghi, esplorazioni e rilievi (soprattutto nella regione lariana) il lavoro che è stato già compiuto e si compirà da questo Gruppo non potrà non essere rilevante. Anch'esso ha istituito un proprio catasto, sul medesimo tipo di quello della Soc. Alp. delle Giulie.

Il moltiplicarsi delle analoghe attività ha fatto sorgere la necessità di un'intesa fra i tre Gruppi Speleologici Lombardi, che è avvenuta nel senso di raccogliere in un *unico Catasto Lombardo* la segnalazione ed i dati relativi a tutte le cavità che nella regione verranno studiate dai tre Gruppi. L'intesa appare utilissima, poichè elimina tante ragioni di errori; le notizie saranno infatti raccolte ed elencate con unità di indirizzo e di studio. Una prima riunione preliminare ha stabilito per ora di assegnare i numeri del catasto da 1 a 200 alle cavità del Bresciano e da 201 a 400 a quelle di competenza del Gruppo Grotte Milanese; riservando i numeri da 401 a 600 per la regione bergamasca e valtellinese. L'elencazione è infatti già cominciata secondo questi principî.

Un'esplorazione scientifica in alcune grotte della Sicilia.

Il signor Deffontaines, dà notizia ne *La Geographie*, N. 5-6 del vol. XLVI di una esplorazione del Prof. M. Vaufrey nella Sicilia preistorica per incarico dell'Istituto di paleontologia umana. Questo scienziato ha visitato più di 50 nuove grotte, delle quali due hanno permesso l'esecuzione di scavi sistematici; in altre 10 sono stati eseguiti dei sondaggi di ricerca.

I risultati generali delle ricerche sono i seguenti: assenza nell'argilla quaternaria — quando essa esiste — di qualsiasi traccia dell'uomo; presenza, al contrario, in quasi tutte le grotte, di una industria del tipo paleolitico finale, appartenente a delle popolazioni conchigliofaghe posteriori alla sparizione della fauna calda.

Questi livelli archeologici occupano ovunque la parte superiore del riempimento, senza che nelle numerose grotte, dove è stato più o meno distrutto (o non sussiste che allo stato di limo saldato alle pareti o alla vôlta dalle infiltrazioni calcaree) si trovi mai inferiormente una traccia di un'altra industria.

L'insieme di queste osservazioni non sembra favorevole all'ipotesi, spesso espressa, che vorrebbe fare della penisola italica una delle

vie di popolamento dell'Europa per mezzo di un istmo quaternario siculo-tunisino.

Questi scavi hanno permesso di precisare la presenza, nel quaternario nella Sicilia, di almeno due varietà nane di elefanti, tipo *melitensis*, di cui gli individui misuravano rispettivamente m. 1,25 e 0,65 alla spalla. Nei giacimenti dove sono state scoperte, le due varietà erano stratigraficamente distinte e la più piccola era sovrapposta alla più grande.

Tutto fa pensare, dunque, che ci sia stata una evoluzione regressiva di questi animali, sotto l'influenza di condizioni sfavorevoli che avrebbe condotto infine alla loro sparizione in un'epoca apparentemente posteriore al mare a Strombi.

g. l.

POSTE TELEGRAFI E TELEFONI

Tassa postale di raccomandazione e di recapito per espresso (1° settembre 1926).

La tassa (o diritto fisso) di raccomandazione, *solo per le corrispondenze epistolari chiuse* (lettere), nell'interno del Regno e nei rapporti con la Repubblica di S. Marino e con le Colonie, è stata elevata da L. 0,60 a L. 1,25 oltre la tassa di francatura ordinaria (1).

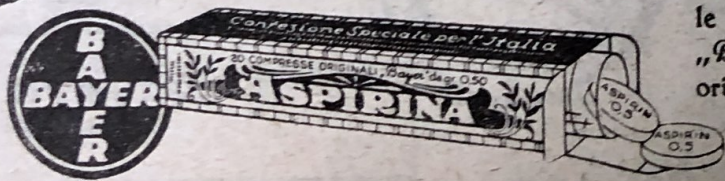
Per tutti gli altri oggetti di corrispondenza (cartoline, stampe, manoscritti e campioni) il detto diritto di raccomandazione resta stabilito in L. 0,60 e nei rapporti con l'*estero e per qualunque oggetto di corrispondenza* in L. 1,25.

Con l'aumento della tassa di raccomandazione è stato elevato anche l'*indennizzo da corrispondersi in caso di smarrimento o perdita totale del contenuto* di corrispondenze epistolari chiuse raccomandate, da L. 15 a L. 25.

Resta immutato in L. 15, l'indennizzo suddetto, per gli altri oggetti di corrispondenza e in L. 125 quello per gli oggetti di corrispondenza di ogni specie diretti all'estero.

La tassa di *recapito per espresso* di corrispondenze dirette all'interno del Regno, alla Repubblica di S. Marino o alle Colonie Italiane, è stata elevata da centesimi 70 a L. 1,25, oltre la francatura ordinaria. Per l'estero detta tassa resta immutata in L. 2,50.

In materia di corrispondenze con espresso, l'amministrazione postale, recentemente disponeva che tutti gli oggetti di corrispondenza *non od insufficientemente francati*, purchè muniti di regolare francobollo speciale espresso,

(1) L'aumento è applicabile anche agli effetti di commercio, presentati agli uffici postali per la riscossione e ai pieghi relativi, al servizio delle commissioni, trattandosi di spedizioni diverse.

debbano essere recapitati per espresso. Ciò a modificazione di norme impartite precedentemente e semprechè il destinatario paghi la sopratassa dovuta per la mancata o non completa francatura ordinaria.

Assicurate, raccomandate e pacchi per l'estero — Divieto di esportazione di lire italiane.

In applicazione delle disposizioni riguardanti il *divieto di esportazione all'estero di biglietti di Stato e di Banca, di assegni, chèques, vaglia e di tutti i titoli di credito stillati in lire emessi e pagabili in Italia* (1), l'Amministrazione postale ha disposto che gli uffici postali, all'atto di accettazione di lettere o pieghi assicurati diretti all'estero, contenenti i valori anzidetti, debbano richiedere al mittente una lettera di autorizzazione rilasciata dalla Direzione Generale del Tesoro o dagli Ispettori del Tesoro delegati alle Borse di Milano, Torino, Genova, Roma, Trieste e Napoli (per le banche autorizzate ai cambi, può essere rilasciata dalle sedi locali della Banca d'Italia), in cui sia indicato il mittente, il destinatario e l'ammontare dell'invio.

(1) Le raccomandate, le assicurate e i pacchi, diretti all'estero, contenenti *libretti di chèques in bianco*, possono essere spediti senza l'autorizzazione della Direzione Generale del Tesoro o degli altri Enti da essa delegati. In detti pieghi o pacchi deve essere apposta dai mittenti una stampigliatura indicante il contenuto, il numero dei libretti ed il totale degli *chèques* spediti.

Lo stesso trattamento subiscono le corrispondenze raccomandate ed i pacchi diretti all'estero, per i quali i mittenti hanno dichiarato, agli uffici postali richiedenti, che in essi siano contenuti valori colpiti dal divieto.

Mancando il suddetto documento d'autorizzazione, sarà *rifiutata* l'accettazione delle lettere e dei pieghi, di cui trattasi, presentati per la spedizione sia in via assicurata che raccomandata e l'accettazione dei pacchi.

Telegrammi-lettera-giornalieri (= D L T =) da e per l'America del Sud, per la Via Italcable.

E' un nuovo mezzo di comunicazione, celere ed economico e di cui è facile rilevarne la grande utilità, ammesso nelle relazioni fra l'Italia ed i paesi dell'America Latina.

I telegrammi-lettera-giornalieri, per ora, sono ammessi solo con l'*Argentina*, il *Brasile* e l'*Uruguay*. La Compagnia Italiana dei Cavi Telegrafici Sottomarini (*Via Italcable*), però, sta studiando di poter estendere presto il servizio al Chile, al Perù, alla Bolivia e al Paraguay.

La tassa per ogni parola è di *una lira oro* (oltre la sopratassa del cambio) per qualunque località dell'Argentina, del Brasile o dell'Uruguay, *con un minimo di quindici parole* per ogni telegramma (compresa l'indicazione = D L T =). Si aggiunge per ogni telegramma-lettera, la sopratassa fissa di lire-carta 2,15 e la tassa di ricevuta di centesimi carta 25.

Si può valutarne il forte vantaggio economico confrontando la tassa suddetta con quella dei telegrammi *ordinari* e *differiti*.

Infatti per l'Argentina e l'Uruguay, Via Italcable, è di lire-oro 3,80 e 1,90; per il Brasile, 3,60 e 1,80.

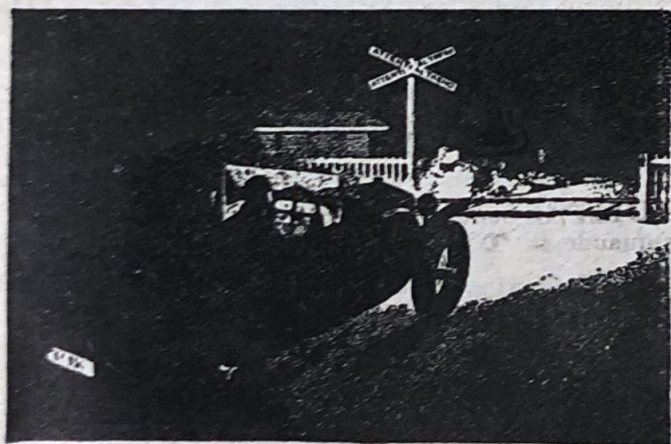
Ecco una tabella del costo di un telegramma di 15 parole, calcolato al cambio del 390 % per Via Italcable:

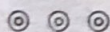
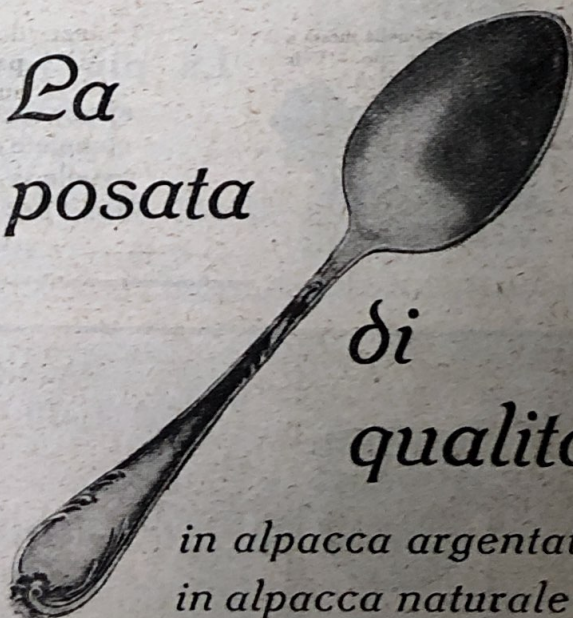
ARGENTINA:	telegramma	ordinario	lire-carta		279,55
	»	differito	»	»	139,90
	»	*lettera*	»	»	75,90
BRASILE:	»	ordinario	»	»	264,85
	»	differito	»	»	132,55
	»	*lettera*	»	»	75,90
URUGUAY:	»	ordinario	»	»	279,55
	»	differito	»	»	139,90
	»	*lettera*	»	»	75,90

I *telegrammi-lettera*, in partenza dall'Italia, sono accettati, in tutte le ore del giorno e della notte, da qualunque ufficio del Regno e di S. Marino ed hanno corso *per posta raccomandata* (1) nel territorio italiano, fino agli uffici della Società Italcable di Roma, Milano, Firenze, Genova, Napoli. Torino o Trieste, che li trasmettono *per filo* ad Anzio (Stazione cablografica Italcable) di dove, per cavo sottomarino (dopo i telegrammi ordinari o differiti) sono trasmessi a Buenos Aires, Rio Janeiro e Montevideo, per essere poi spediti per posta, nel percorso americano, fino a destinazione, quelli diretti al Brasile, mentre quelli diretti all'Argentina ed all'Uruguay sono trasmessi *per filo* fino a destinazione.

I telegrammi-lettera in partenza dall'Argentina, dal Brasile e dall'Uruguay, per l'Italia, seguono lo stesso percorso, ma in senso inverso.

I telegrammi-lettera debbono essere redatti in lingua chiara ed in una delle lingue: italiana, spagnuola e francese, se diretti all'Argentina ed all'Uruguay; e in una delle lingue: italiana, portoghese e francese se diretti al Brasile.

I mittenti debbono scrivere nella casella « Via di instradamento » del modulo telegrafico (se non vi è già stampata), l'indicazione gratuita di « *Via Italcable* »; debbono anteporre all'indirizzo l'indicazione speciale = D L T = che viene contata e tassata per una parola e dopo tale indicazione, ma sempre prima dell'indirizzo (che deve essere chiaro e completo), i mittenti debbono scrivere (ad eccezione dei telegrammi-lettera diretti alle città di cui si parla in seguito, all'Argentina ed all'Uruguay) l'altra indicazione, tassata per due parole di « *Poste Rio* » per quelli diretti all'interno del Brasile (eccetto S. Paulo e Santos) ed oltre Rio Janeiro; e « *Poste Italia* » per quei telegrammi-lettera spediti dall'Ame-

(1) Su richiesta del mittente, i telegramma-lettera, nei giorni festivi, essendo sospeso il servizio raccomandate, possono essere spediti per lettera-espresso, senza aumento della sopratassa di lire-carta 2,15.

Nei giorni feriali, sempre su richiesta del mittente, possono essere inviati per raccomandata-espresso, ma la sopratassa è elevata da lire-carta 2,15 a 3,40.

rica e destinati alle località italiane che sono trasmessi per cavo dalla costa americana ad Anzio e *per filo* da Anzio ad uno degli uffici telegrafici sociali Italcable (Milano, Roma, Firenze, Genova, Napoli, Torino e Trieste) più vicino alla finale destinazione e da quello fatto proseguire *per posta raccomandata*.

I telegrammi-lettera in partenza o diretti alle città di *Buenos Aires, Rio Janeiro, Montevideo, S. Paulo del Brasile, Santos* e *Roma, Milanò, Firenze, Genova, Napoli, Torino* e *Trieste*, godono delle seguenti speciali disposizioni:

quelli in partenza non subiscono il *corso postale* perchè, come gli altri telegrammi sono trasmessi subito (dopo i differiti) dagli uffici telegrafici sociali della Italcable alla stazione cablografica;

quelli in arrivo *sono recapitati subito per fattorino telegrafico* a cura dei locali uffici della Società Italcable, senza variazioni di tassa;

l'indirizzo può essere indicato in forma *abbreviata e convenuta*, mentre ciò non è ammesso per le altre destinazioni, dell'Italia e dell'America, che deve essere chiaro e completo;

non occorre altra indicazione tassata oltre quella di «D L T».

Con tali disposizioni i telegrammi-lettera, scambiati fra le città suddette, hanno un trattamento completamente telegrafico e perfettamente identico a quello dei telegrammi differiti.

Recapito per espresso delle corrispondenze da e per gli Stati Uniti d'America.

Dal 15 ottobre, è ammesso lo scambio delle corrispondenze ordinarie e raccomandate, da recapitarsi *per espresso*, con gli Stati Uniti d'America.

Il diritto fisso, oltre la tassa ordinaria di francatura, è di L. 2,50.

Gli oggetti per espresso originari dall'Italia che, a parere degli uffici americani di destinazione, non potessero essere recapitati senza incorrere in rischi, saranno trattenuti in ufficio per essere consegnati al destinatario che sarà avvisato d'urgenza del loro arrivo.

Testo dei telegrammi.

Si potevano spedire, finora, telegrammi tanto per l'interno che per l'estero con la sola indicazione dell'indirizzo e cioè si potevano omettere il testo e la firma. Per disposizione recente, invece, *non sono più ammessi i telegrammi senza testo.*

La firma può essere sempre omessa.

Esperanto.

Fra le lingue ammesse per la corrispondenza telegrafica internazionale, in linguaggio chiaro, è stata aggiunta, per decisione della Conferenza telegrafica internazionale tenutasi nel 1925 a Parigi, la lingua esperanto.

f. s.

SCAVI E SCOPERTE

In questa rubrica cercheremo di dare ai lettori de Le Vie d'Italia *un succinto notiziario di quanto si va scoprendo, scavando e restaurando nelle più diverse parti dell'Italia e delle sue Colonie. Ma teniamo però a dichiarare che, per ovvie ragioni, si terrà conto soltanto di quegli scavi e di quelle scoperte che hanno un'importanza artistica e storica veramente grande, e che possono interessare anche il turista non profondamente edotto delle discipline archeologiche. Non terremo conto quindi di rinvenimenti di interesse puramente archeologico, ed eviteremo altresì l'esposizione di giudizi e critiche, che l'interessato potrà rinvenire nei periodici specializzati, tra i quali ricorderemo le* Notizie degli Scavi *edite dall'Accademia dei Lincei, il* Bollettino del Ministero della P. I., *la rivista* Dedalo *della Casa Editrice Bestetti & Tumminelli e tutti quei bollettini ed archivi regionali o locali, che son così ricchi di materiale interessante gli studiosi.*

S. Clemente a Casauria. — Si va procedendo ad un completo restauro di questa importantissima badia benedettina abruzzese, che è rimasta fortemente danneggiata dal terremoto nella regione marsica nel 1915. Monumento di importanza straordinaria per la storia dell'arte italiana, venne fondata probabilmente intorno al 1180. Merita speciale attenzione il bellissimo pulpito, unico nel genere. (Vedi *Guida d'Italia del T. C. I.*, «Italia Meridionale», I. 199).

Cuma. — Volendo degnamente celebrare anche in questa località il centenario Virgiliano, si pensò, opera di grande interesse scientifico, di esplorare il celebrato Antro della Sibilla sul promontorio cumano. Le difficoltà di carattere tecnico che si oppongono a tale opera, sono veramente grandi, essendo crollato — fra altro — la vòlta dell'ingresso principale ed alcuni dei cunicoli hanno subìto la medesima sorte. Inoltre tutte le gallerie sono ostruite da terra di scarico, nella quale già incominciano a venire in luce oggetti di grandissimo interesse archeologico. Il celeberrimo oracolo, ricordato da Virgilio e dai Padri della Chiesa, certamente serberà delle grandi sorprese, sì che ci auguriamo che i lavori possano procedere alacremente.

Celano. — Si sta procedendo al restauro dell'interessantissimo Castello del Piccolomini, gravemente danneggiato dal terremoto del 1915. Occupato finora da numerose famiglie che sostenevano pretesi diritti di proprietà,

ora solamente si è riusciti ad ottenere l'espropriazione. Fa parte dei più importanti monumenti della città. (Vedi anche *Guida d'Italia del T. C. I.*, « Italia Meridionale », I. 188).

Fano. — L'Amministrazione cittadina, aveva ordinata la distruzione delle interessantissime mura medievali. Per fortuna però, dopo poco che era iniziato il lavoro, si vennero a scoprire gli avanzi di mura romane con gli stipiti di una porta urbica. La Direzione Generale dei Monumenti potè intervenire a tempo, impedendo la ulteriore distruzione, ed obbligando allo stesso tempo la formazione di una zona di rispetto, da dedicarsi a giardini pubblici. (Vedi anche *Guida d'Italia del T. C. I.*, « Italia Centrale », I. 173).

Girgenti. — Lo scavo del tempio di Giove Olimpico, grazie la munificenza del Colonnello inglese Hadcastle, procede alacremente dando dei risultati veramente inaspettati. Potè essere finalmente risolta la annosa questione dei Talamoni, che decoravano la facciata esterna del tempio e le pareti laterali. Diverse figure, quasi intere, di questi giganti, poterono essere ricuperate. Le condizioni delle rovine, saccheggiate nel '600 per costruire con il materiale il molo di Porto Empedocle, non sono tali da permettere una ricostruzione in luogo dei frammenti. Ma intanto si sono trovati elementi sufficienti per completare le nozioni che possedevamo su questo singolare monumento.

L'oratorio di Falaride è stato completamente liberato dalle obliterazioni posteriori che ne rendevano difficile uno studio dettagliato, che ora soltanto è possibile.

Alla Chiesa di San Biagio si è proceduto allo scavo sistematico di tutto il recinto sacro del tempio di Demeter. Si scoprirono pozzi rituali pieni di pregevolissima stipe votiva in ceramiche greche dei più diversi periodi. Meritano di essere ricordate centinaia di lucerne fittili circolari da 7-17 becchi, senza dubbio di uso religioso. Nelle vicinanze si scoprì una strada incavata nella roccia, che conduceva al santuario greco. (Vedi anche *Guida d'Italia del T. C. I.*, « Sicilia », 252).

Mantova. — Nel R. Palazzo Ducale si è proceduto al restauro dell'interessantissimo appartamento estivale. Per dare maggiore attrattiva a questi ambienti, troppo vuoti e freddi se privi di suppellettili, si è pensato bene di raggruppare in esse una raccolta di documenti della comunità israelita mantovana, formando così un museo unico nel suo genere. (Vedi anche *Guida d'Italia del T. C. I.*, « Piemonte, Lombardia e Canton Ticino », II, pagina 472 e seg.).

S. Maria di Capua Vetere. — L'antica Casilinum, della quale poco tempo fa nelle *Vie*

d'Italia è stato illustrato un monumento strano, il Mitreo, vuole ora rendere un altro contributo al risorgente amore per le patrie vestigia, con la completa liberazione dell'importantissimo anfiteatro, uno dei più antichi che si conoscano. Vi contribuiscono con cospicue offerte diversi cittadini di S. Maria. Ecco un altro esempio degno di trovare larghissima imitazione!

Meldola (Forlì). — Il Castello di Meldola, esempio dell'arte militare del 1100, ebbe a soffrire gravi danni, per la assoluta trascuratezza, nella quale era stato abbandonato. Ora invece molto opportunamente si pensa a restaurarlo ed a stabilirvi un piccolo museo locale. (Vedi anche la *Guida d'Italia del T. C. I.* « Liguria, Toscana, Emilia », p. 364).

Napoli. — Una delle chiese meno conosciute è quella di *S. Lorenzo,* di tipo angioino. Malgrado sia stata obliterata da insulse sopraffazioni dei tempi barocchi, in assaggi fatti in diversi punti, si è constatato che dell'originaria chiesa esiste molto di più di quanto si osava pensare. Con grandissima cura ora si conducono dei restauri che ben presto offriranno un vero gioiello d'arte gotica.

Ponza (Isola). — Giunge ora soltanto notizia di scoperte di ville imperiali romane del migliore periodo, rinvenute in contrada S. Maria. Bellissimi pavimenti policromi, a tasselli di marmi pregevolissimi, costituiscono la parte più interessante. Considerando che quest'isola servì più d'una volta alla relegazione di membri della famiglia imperiale, possiamo certamente identificare queste ville come sede degli esiliati.

S. Severino Marche. — Durante alcune demolizioni si venne alla scoperta di importanti mura preromane. Costituivano la cinta dell'antica *Septempeda,* città dei Piceni. (Vedi anche *Guida d'Italia del T. C. I.*, « Italia Centrale », I. 276).

Teano. — Eseguendosi scavi per l'esplorazione della antica *Teanum* si rinvennero mura di carattere etrusco, derivate da quelle di Capua, costruite probabilmente verso il secolo VIII a. C.

A. LIPINSKY.

ARTE

Wart Arslan nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1926, trae dall'oblio immeritato **Giovanni Marchiori,** nato a Caviola d'Agordo (Belluno) nel giorno 30 marzo 1696 (come risulta dall'atto di nascita

finora ignoto), cioè nell'anno e nel mese in cui nasceva Giovan Battista Tiepolo, e che fu il massimo rappresentante della scultura veneziana del Settecento. Fu discepolo del Brustolón, ma subì l'influenza di Giovanni Bonazza, un allievo del fiammingo Giusto Le Court. Il suo valore artistico è particolarmente testimoniato da alcune opere finora sconosciute, che si trovano nella parrocchiale di Fratta Polesine. Si tratta di due statue, di *S. Alessio* e di *S. Giuliana Falconieri*, finora battezzate per S. Domenico e S. Teresa, scolpite nel 1738 per la chiesa dei Servi di Maria a Venezia e che furono vendute nel 1812. Le due statue di Fratta portano infatti la firma del Marchiori e tale data. L'altare che esse adornano è nel braccio destro del transetto della chiesa, mentre nel braccio sinistro si trova un altro altare, di molta ricchezza, con due Angeli che reggono il nome di Gesù, dei graziosi putti e le statue di *S. Benedetto* e di *S. Scolastica*, con la data 1735; anche queste opere si debbono al Marchiori e perverrebbero anch'esse, secondo la tradizione, da Venezia. Fuori di Fratta, sono del Marchiori l'altar maggiore della Madonna del Pilastrello a Lendinara, con un bellissimo Angelo e due statue della *Verginità* e dell'*Umiltà* (la seconda è però probabilmente di aiuto), ed una statua magnifica di *S. Pietro* che si trova nella cappella della Villa ex-Grimani ora Marcon a Spinea.

Poche regioni italiane sono così ricche di cicli di affreschi di soggetto profano come la Venezia Tridentina. A quelli della Torre dell'Aquila a Trento, di Castel Roncolo presso Bolzano e di Montechiaro sopra Merano (questi ultimi, distaccati ed ora nel Ferdinandeum di Innsbruck), si aggiunge ora un ciclo nel Palazzo di Giustizia, detto poi Palazzo nero, a **Coredo**, località di Val di Non a circa 40 Km. da Trento. Quantunque l'affresco non fosse ignoto, tuttavia si può parlare di scoperta; perchè esso è stato solo da poco ripulito ed è ora possibile studiarlo.

L'affresco, non bene conservato e in alcune parti perduto, si trova in una sala al secondo piano del palazzo e rappresenta, a quanto sembra, la *storia di Genoveffa*, ma in una versione alquanto differente dalla solita. E' l'opera di un pittore provinciale, di mezzi limitati, schematici, infantili, ma non privi di seduzione. Allo stato attuale delle nostre cognizioni non si può stabilire se trattisi di artista tedesco o italiano; quel che è certo si è che gli affreschi furono eseguiti tra il 1460, anno di costruzione del Palazzo, e il 1469, data del primo graffito che vi si legge; in nessun caso dopo il 1477, perchè in quest'anno (si tenga presente che la storia di Genoveffa, col trionfo dell'innocenza e la giusta punizione del tradimento, bene conviene, per il suo significato morale e il suo carattere giuridico, alla deco-

razione di un Palazzo di Tribunale) la sede di Giustizia fu traslocata da Coredo a Denno, poi a Cles. — Da articolo di *Antonio Morassi* nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1926.

Sta per entrare a far parte del Museo Nazionale Romano un singolare oggetto, una *lampada pensile di bronzo*, di ottima conservazione, a forma di Pegaso e bilicne. Ne parla con dottrina *Pietro Toesca* nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1926, discutendone innanzi tutto l'autenticità e mettendo in rilievo le vigorose forme stilizzate del cavallo. Egli attribuisce quest'opera al IV secolo d. C., senza però poter escludere che possa essere un prodotto del V in un luogo dove la tradizione classica si mantenne più a lungo. E' però da osservare che la figura di Pegaso e, in genere, del cavallo alato, fu accolta anche dalla pittura cimiteriale cristiana e perdurò presso la Chiesa o per un suo significato simbolico o perchè cara alla poesia, come un essere favoloso. Perciò non recherà meraviglia apprendere che il bronzo reca un'epigrafe incisa, di quattro monogrammi che si risolvono abbastanza facilmente in: *monasteri sancti martini nursie*. L'epigrafe proverebbe dunque che la lucerna ha servito nel medioevo per un convento di Norcia. Può rimanere un poco dubbia la interpretazione del quarto monogramma perchè non si possiede notizia che a Norcia sia esistito un monastèro di S. Martino. L'epigrafe non è certamente anteriore al VI secolo, ma non dovrebbe essere posteriore al X.

c. g.

VARIE

Le grandi rappresentazioni all'aperto al Teatro Greco di Siracusa nella primavera del 1927.

Già da tempo l'«Istituto Nazionale del Dramma Antico» ha fissato il programma della primavera 1927 per le rappresentazioni da darsi nel Teatro Greco di Siracusa. Ci compiaciamo ora di fissare l'attenzione sui molti e sicuri elementi di successo che il programma presenta.

Esso è ricco e variato. La sua caratteristica attuale è però data dal tentativo, nuovo e interessante, della realizzazione scenica di una delle commedie di Aristofane: *Le Nuvole*. Grande è già fin d'ora l'interesse degli intellettuali per la riesumazione di così fulgido capolavoro dell'arte drammatica classica, in cui anche la parte coreografica avrà un posto importante. E viva è l'attesa di vedere rivivere la figura (magistralmente rievocata da

Aristofane) del filosofo pulcinella, del dotto ignorante, dello sballagrosse, nata da una argutissima vena comica; la traduzione di Ettore Romagnoli è sicura promessa che il testo sarà reso con tutto il suo sapore.

Oltre *Le Nuvole* di Aristofane, verrà rappresentata l'aurea tragedia di Euripide *La Medea*, tornando con essa al grande dramma di passione. Medea è infatti la donna di ogni tempo che, amando intensamente, trasforma in ferocia il suo amore quando si avvede ch'esso è tradito.

Anche di essa Ettore Romagnoli procurò una splendida traduzione, mentre la realizzazione scenica è destinata a sicuro successo.

Un terzo spettacolo sarà dato dal *Ciclope* di Euripide, l'esposizione della deliziosa avventura dello scaltro Ulisse, prigioniero di Polifemo.

Infine verrà rappresentato il dramma *I Satiri alla caccia* (Ichneutoi) di Sofocle, produzione che potrà prestarsi ad una gustosissima azione mimica.

Il programma è così fissato: in un primo giorno *Medea* e *Ciclope*; ed in un secondo giorno *Le Nuvole* e *I Satiri alla caccia*. I giorni stabiliti sono i seguenti: 20-21, 23-24, 27-28 aprile; poi 30 aprile-1° maggio, 4-5, 7-8 maggio. I turisti che si recheranno a Siracusa in quell'epoca, fruiranno dei grandi ribassi ferroviari già concessi (vedi a pag. 215).

Il Touring Club Francese raggiunge i 200.000 Soci.

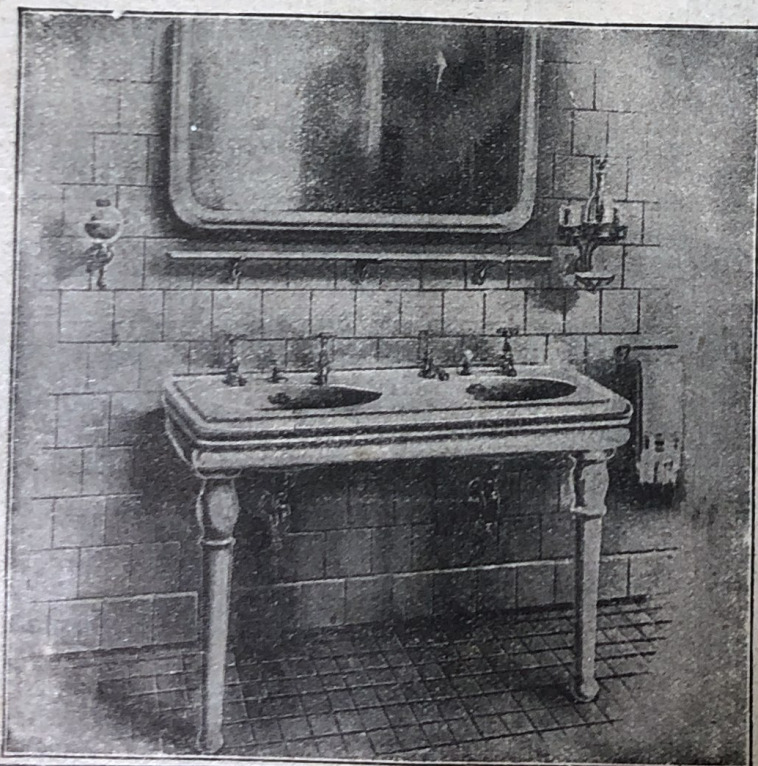
La Rivista d'ottobre 1926 del Touring Club di Francia ha recato la buona notizia che l'Associazione sorella ha raggiunto e sorpassato, al 31 agosto 1926, la cifra di 200.000 Soci, toccando più precisamente i 200.923 membri.

Il Touring Club Italiano, che tende con ogni sforzo a raggiungere il vertice dei 400.000 (i 200.000 Soci vennero nel 1912), è veramente lieto di apprendere il giusto e meritato riconoscimento che all'opera utilissima e patriottica del T. C. Francese viene data dall'affluire delle iscrizioni; ed augura di cuore alla provvida Istituzione: *ad multos annos et ad majora.*

TRA I LIBRI

REVELLI P. – *Terre d'America e Archivi d'Italia.* – Treves, Milano, 1926; pag. 187, 80 ill. e 3 tav. fuori testo: L. 100 (fuori Milano, L. 110).

L'origine e gli scopi di quest'opera sono noti ai lettori de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* che, nel numero di quella rivista, pub-

blicato in occasione del XXII Congresso Internazionale degli Americanisti (settembre 1926), lessero un interessante scritto dello stesso autore di questo volume, il Prof. Paolo Revelli dell'Università di Genova. Qui giova ricordare che l'idea di far conoscere quali documenti, sia pubblici che privati, interessanti la storia d'America, posseggano le nostre biblioteche ed archivi, si fece strada nella mente del Prof. Revelli quando egli fu invitato ad organizzare la partecipazione italiana al Congresso Internazionale Americano che si svolse a Buenos Aires nel 1924. Il breve tempo disponibile non permise in quell'occasione di assicurare una larga partecipazione italiana, vuoi nelle discussioni scientifiche, vuoi nelle Mostre; ma l'idea fu portata a quel Congresso e trovò plausi ed incoraggiamenti, sì che subito il Revelli potè iniziare il laborioso compito della esplorazione delle biblioteche ed archivi d'Italia al fine di segnalare tutto ciò che essi posseggono intorno alle vicende storiche e geografiche del Nuovo Mondo.

Il Revelli aveva fede nella ricchezza delle nostre raccolte, ma forse neppur egli s'immaginava che sì grande copia di documenti, anche inediti, esistesse in quelle e tanto potessero avvantaggiarsene gli studî storico geografici. Egli estese le indagini non solamente alle biblioteche ed agli archivi che gli studiosi sogliono visitare, ma anche a certe raccolte per solito riservate: dalla biblioteca di S. M. il Re in Torino a quelle dei varî ordini religiosi, compresi gli archivi della Sacra Congregazione « De propaganda fide » e del Procuratore Generale al Gesù, la cui importanza è a tutti ovvia se si pensa alla parte che ebbero i Missionari Italiani — ed i Gesuiti in ispecie — nella storia della civiltà americana dei primi secoli successivi alla scoperta.

Il volume si divide in due parti: la prima contiene un capitolo di indole divulgativa intorno alla conoscenza delle terre americane ed all'opera dovuta agli italiani per assicurarne poi la conoscenza: è una rapida rassegna di tutto quello che è stato fatto nel campo delle esplorazioni, delle descrizioni letterarie e della cartografia. Forse avrebbe giovato una più ordinata e schematica esposizione della materia, o qualche titolo e sottotitolo che servisse di guida al lettore; mentre il Revelli preferì presentare il capitolo in una forma espositiva che ricorda quella delle conferenze. La seconda parte è costituita dal catalogo di tutti i documenti studiati, con amplissimi riferimenti intorno ai manoscritti di vario ordine e di vario tempo conservati in Italia, sia quelli noti come quelli imperfettamente conosciuti od ignorati; la rassegna è normalmente rapida e sommaria, ma in alcuni casi, particolarmente a proposito di documenti rappresentativi di singole serie, assume l'anda-

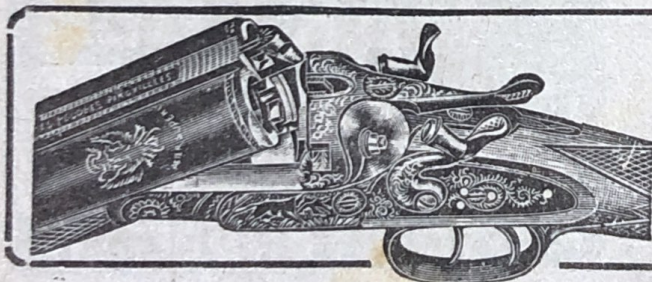
mento di discussione dell'importanza dei documenti stessi. Oltre ai manoscritti, come si è detto, il libro raccoglie, e in parte coordina, documenti cartografici (carte portolaniche, planisferi, mappe, schizzi, ecc.) ed accenna anche ad incunaboli aventi maggiore importanza per gli studiosi americanisti. Infine, altro pregio dell'opera è rappresentato dalle numerose illustrazioni, che in certo qual senso servono di commento alla prima parte del volume, quella di carattere divulgativo, giacchè riproducono un certo numero di stampe particolarmente notevoli e suggestive: dalla lettera di Colombo del 1493 alle prime carte e planisferi dell'America, alle illustrazioni più caratteristiche dei volumi apparsi nel secolo XVI, ecc. In fascicolo a parte sono poi riprodotte, in grandezza naturale, la sezione occidentale e mediana del magnifico planisfero a colori della Biblioteca Estense e le tavole dell'Atlante della Biblioteca Angelica, anonimo e inedito, composto verso la fine del '500.

L'opera ha grande importanza come rivendicazione della partecipazione presa dagli Italiani non solo alla prima scoperta ma anche alle successive ed, in genere, alla migliore conoscenza delle Terre d'America. Oltre che fra gli studiosi di tutto il mondo, sarà accolta con favore anche dagli italiani che vivono in America. Essa contiene infatti la documentazione della parte presa dai loro avi, che può oggi davvero dirsi preponderante, per assicurare lo stabilirsi della civiltà europea nel Nuovo Mondo.

FRESCURA B. – *Piccolo Atlante Marittimo Commerciale*. – Deposito presso la Libreria Treves di Genova; pag. 334, 14 tav. fuori testo: L. 26.

Lodando questa pubblicazione non crediamo ci faccia velo la devozione per la memoria di Bernardino Frescura, scomparso, si può ben dire, tragicamente nell'estate del 1925 mentre tanto da lui attendeva la scienza geografica cui tanto già aveva dato non solo in pubblicazioni apprezzatissime, ma anche attraverso l'insegnamento e molte e molt'altre iniziative, frutto della sua sicura competenza e del suo caldo entusiasmo. Fu forse questa una delle doti più preclare del Frescura, che tanto giovò a diffondere la conoscenza degli studî geografici ed a richiamare l'attenzione intorno alla importanza che essi hanno nel campo economico. Si può dire davvero che con Bernardino Frescura l'Italia ha perduto uno dei padri della geografia commerciale, scienza che ha purtroppo ancora sì scarso numero di cultori fra noi.

Delle molte opere del Frescura vogliamo qui segnalare ai nostri lettori l'ultima, anche perchè riteniamo che essa meriti una larghissima diffusione in tutta Italia. Si tratta infatti di una pubblicazione di carattere pratico, ma condotta con criteri rigidamente scientifici, sì da raccogliere come in un vasto repertorio una massa veramente imponente di dati. Non vi dovrebbe essere industriale o commerciante, nè professionista o persona colta, che non possieda il « Piccolo Atlante ». Qui ad invogliare i lettori ne diamo il sommario, avvertendo che numerose cartine e tabelle accompagnano il testo:

I. La carta geografica, politica ed economica della Terra secondo gli ultimi Trattati e Plebisciti. — II. Gli organismi per l'espansione del genio, del lavoro e della pacifica influenza morale e politica dell'italianità nel mondo – Rappresentanze diplomatiche e consolari all'estero. — III. Rappresentanze diplomatiche e consolari estere residenti in Italia. — IV. Commissariato Generale dell'Emigrazione. — V. Direzione Generale delle Scuole Italiane all'estero in Roma. — VI. Gli italiani nel mondo: migrazioni, numero e sedi, opere. — VII. Le Missioni religiose cattoliche italiane nel mondo secondo l'ordine geografico e secondo gli istituti e opere religiose. — VIII. Giornali italiani all'estero. — IX. Ministero dell'Economia Nazionale, Istituzioni Commerciali in Italia e all'Estero. — X. Ministero delle Comunicazioni: Amministrazioni Provinciali della Marina – Nuove circoscrizioni della Marina Mercantile – Linee di navigazione italiane – Comunicazioni con le Colonie italiane – Flotta ed itinerari delle Compagnie di navigazione italiane ed estere – Le flotte mercantili dei principali Stati del mondo – Arterie marittime – Canali interoceanici e altri canali importanti. — XI. Istituzioni Marinare e Commerciali. — XII. Vie e mezzi di comunicazione: Comunicazioni postali, telegrafiche e radiotelegrafiche. — XIII. Tabella per conoscere il tempo impiegato da una nave nella sua rotta in rapporto alla sua velocità oraria. — XIV. Monete e Misure principali e loro equivalenze.

ISTITUTO COLONIALE ITALIANO – *Annuario delle colonie italiane*. – Roma 1926; pag. 511: prezzo L. 20.

Questo Annuario, il primo di una serie che l'Istituto Coloniale Italiano verrà di anno in anno pubblicando, costituisce un quadro nel quale, con ricchezza di dati e di notizie, sono esposte le condizioni, gli ordinamenti e le attività delle nostre colonie. Esso non solo è un'opera di grande utilità per quanti uomini di affari o di studio, hanno bisogno di dati e di notizie sui nostri possedimenti coloniali, ma è anche di interesse generale perchè contribuisce potentemente alla formazione della coltura coloniale degli Italiani.

A. CAPELLINI – *Il Polesine*. – Officine Grafiche, Rovigo, 1925; pag. 364.

Nessuna regione d'Italia fu come il Polesine soggetta, anche in tempi relativamente recenti, a frequenti e disastrosi sconvolgimenti alluvionali; e della lotta che contro l'avversità degli elementi naturali ha dovuto sostenere la popolazione di questa terra fertilissima, dà una chiara idea la fittissima rete di canali di prosciugamento e di irrigazione che la intersecano in ogni parte dall'Adige al Po, all'Adriatico. La pubblicazione fatta dalla Federazione Enti Autarchici della Provincia di Rovigo, dovuta alla saggia e paziente opera del suo segretario avv. Capellini, fitta di belle illustrazioni, ci dà preziose e importanti notizie sull'andamento storico, demografico, statistico e artistico della regione. Lo sviluppo meraviglioso delle industrie e dei commerci, alimentato da una sana e intelligente organizzazione del credito, l'aumento continuo e provvidenziale delle vie di comunicazione per terra e per mare, il perfezionamento dell'organizzazione comunale e provinciale dovuto a nuovi criterî e a radicali riforme amministrative, sono messi in viva luce dall'autore, che ha saputo portare a compimento, con vera competenza, quest'opera di amorosa illustrazione della sua piccola patria.

GIOVANNI ROSA – *Quadro della Storia di Roma*. – L. 5.

Condensare in un foglio di non grandi dimensioni tutta la Storia d'Italia dalle prische immigrazioni dei popoli alla fine dell'Impero d'Occidente, farla seguire passo passo da 12 cartine geografiche dimostrative e commentarla con 180 illustrazioni e tutto ciò con una chiarezza e con una semplicità tale che si trova l'argomento che interessa con la stessa rapidità della consultazione di un dizionario, può sembrare impresa disperata, eppure essa è stata compiuta felicemente dal valente pro-

fessore. Non si tratta, come si potrebbe supporre, di scheletriche tavole sinottiche e di un'accozzaglia di nomi e di date, ma di un vero quadro della vita romana anche nelle manifestazioni dei costumi, dell'ordinamento dell'esercito, dello sviluppo e dell'evoluzione della letteratura e nelle cause della decadenza.

VERGANI G. – *La Zocca di San Clemente e la Torre del Verzaro in Milano.* – Appunti di cronaca milanese curati da O. Lissoni – Milano, Lissoni, 1926; pag. 36; numerose xilografie e riproduz. di vecchie stampe.

LIOY V. – *L'aeronautica italiana durante la guerra* – Associazione italiana di aerotecnica; Sez. di Napoli, 1926; pag. 58: L. 3.

Carta delle Comunicazioni Ferroviarie e Tranviarie del Regno d'Italia. – Casa Editrice Ceschina, Milano, 1926: L. 10.

Questa carta alla scala di 1:1.000.000 che contiene il tracciato di tutte le ferrovie dello Stato e private e di tutte le tranvie del Regno d'Italia, avrà indubbiamente, anche per il suo modesto prezzo, un largo successo di acquirenti. Vi sono indicate quasi tutte le stazioni ferroviarie il che, se rende meno facile la lettura della carta, specie per alcune zone dell'Italia Settentrionale, costituisce d'altra parte un dato di indubbio interesse.

AURELI A. – *Pio VI e il Nuovo Paese* – pag. 16. Tip. Castrense, Grotte di Castro, 1926.

Breve storia dell'origine di S. Lorenzo Nuovo, in provincia di Roma, costruito dal papa Pio VI per dare agli abitanti del vecchio paese un soggiorno in località più salubre.

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1926.

Soci annuali che hanno rinnovato la quota al 31 dicembre 1926		N. 229 940
Nuovi Soci per il 1926 inscritti alla stessa data.		» 59 587
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1925 . .	N. 74 870	
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1926 . .	» 19 130	
		» 94 000
	Totale Soci	N. 383 527

RIBASSI E FACILITAZIONI SULL'ABBONAMENTO A GIORNALI E PERIODICI.

Rettifiche. — La *Casa Editrice Sonzogno* concede il 5 % sull'abbonamento alle sue pubblicazioni e non il 25 % come per errore fu pubblicato a pag. 113 nel numero di gennaio.

La Rivista *Auto-Moto-Ciclo*, non concede ai Soci del T. C. I. alcuno sconto nell'abbonamento, contrariamente a quanto annunciato a pag. 113 della scorsa Rivista.

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi* - *Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

PETROLINA LONGEGA
(Marchio e nome depositati)
Distrugge la forfora
Arresta la caduta dei capelli
L'uso giornaliero dà ottimi risultati, tali da farla preferire a qualsiasi altra lozione per capelli.
Chiederla nelle migliori Profumerie, Farmacie, Drogherie e Sale di toeletta
Ditta ANTONIO LONGEGA - VENEZIA

BROLIO
La Gran Marca di
CHIANTI
PRODUZIONE DELLA CASA VINICOLA
·BARONE·RICASOLI·
FIRENZE
MARCA
DEPOSITATA

"Ajelli"
PIOGGIA
Piove?